NA PODIUM ZWYCIĘZCÓW ZABRAKŁO POLAKÓW
AUSTRIAK WODL
mistrzem świata w klasie otwartej
AMERYKANIN SMITH
mistrzem świata w klasie standard
POLSKI SZYBOWIEC FOKA-5
najlepszy w konkursie OSTIV

SKRZYDLATA POLSKA

NR 26 (886) • 30. VI. 1968 • ROK XXIV/XXXVIII • CENA 2 ZŁ

Konstruktor szybowca „Foka-5" mgr inż. Władysław Okarmus (na zdjęciu) otrzymał nagrodę w postaci pamiątkowego pucharu kryształowego — za najlepszy szybowiec klasy standard, wyłoniony w wyniku konkursu OSTIV podczas obrad XI Kongresu tej organizacji w Lesznie. Nasze gratulacje!

ZDJĘCIE: ST. JASKO

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA
nie przyniosły sukcesów polskim pilotom

W ostatnim numerze „Skrzydlatej" naszą relację z XI Szybowcowych Mistrzostw Świata zakończyliśmy na trzeciej konkurencji, którą rozegrano w sobotę 15 czerwca br.

Nazajutrz do Leszna ściągnęło z całej Polski wielu kibiców. Chcieli oni zobaczyć latające superorchidee, pragnęli wesprzeć choćby słowem naszych zawodników. Zadanie, które usłyszeli w niedzielny ranek uczestnicy mistrzostw i licznie zgromadzona publiczność, było podobnie jak i w poprzednich dniach — ambitne. Piloci mieli walczyć na trasie trójkąta 313 kilometrów Leszno — Wrocław — Borków — Leszno.

Uzasadnienie takiej decyzji leżało w świeższych nieco masach powietrza i pomyślniejszej prognozie meteorologicznej, w której spodziewano się wznoszeń maksymalnych nawet do czterech metrów na sekundę.

Start ziemny zgodnie z zapowiedzią rozpoczął się o godzinie 11.00. W pierwszej kolejności znaleźli się w powietrzu zawodnicy klasy standard. Start lotny jednak otworzono pół godziny później. I zaraz rozpoczynają się pierwsze meldowania. Nikt jednak nie chce ryzykować, toteż wkrótce nad lotniskiem pojawiają się ponownie piloci, którzy przed chwilą minęli taśmę startu.

Około 12.30 niebo nad Lesznem opustoszało. Brak meldunków o lądowaniach w terenie przygodnym i pojawiające się czasem cumulus humilis powodują, że optymizm na lotnisku rośnie. Pierwszy punkt zwrotny minęło 90 zawodników. Do Wrocławia było bowiem zupełnie dobrze. W rejonie stolicy Dolnego Śląska warunki termiczne nieco się pogorszyły, ale nadal gros szybowników walczyło z nadzieją na powrót do Leszna. Dopiero w okolicach Borkowa, drugiego punktu zwrotnego okazało się, że to niemożliwe.

Za Borkowem bowiem prądy wznoszące zostały całkowicie stłumione i wszyscy piloci lądowali w tym samym rejonie. W granicach trzydziestu kilometrów od lidera lądowało dwudziestu pilotów klasy otwartej i dwudziestu pięciu klasy standard. A że punktacja konkurencji tej, zamienionej z prędkościowej na „po wyznaczonej trasie", jest niższa — dzień ten nie przyniósł rozstrzygnięć.

Wyniki IV konkurencji w klasie standard XI SMŚ: 1. P. A. Persson (Szwecja) — 270 km i 683 pkt, 2—3. E. Reparon (Holandia) i B. Bulukin (Norwegia) — po 265 km i 668 pkt, 4—5. H. Stouffs (Belgia) i A. Smith (USA) — po 262 km i 658 pkt, 6—7. **Henryk Muszczyński (POLSKA)** — 258 km i 645 pkt, 18—19. **Edward Makula (POLSKA)** — 247 km i 611 pkt.

Wyniki III konkurencji w klasie otwartej XI SMŚ: 1. R. Seiler (Szwajcaria) — 276 km i 706 pkt, 2. H. Wödl (Austria) — 272 km i 693 pkt, 3. G. Ax (Szwecja) — 269 km i 683 pkt, 4—5. A. Schubert (Austria) i H. Huth (NRF) — po 266 km i 674 pkt, 28. **Jan Wróblewski (POLSKA)** — 239 km i 587 pkt, 39. **Mirosław Królikowski (POLSKA)** — 199 km i 460 pkt.

W poniedziałek 17 czerwca br., po raz piąty z rzędu, od rana na lotnisku w Lesznie stanęły w długich szeregach szybowce XI SMŚ. Prognoza meteorologiczna na odprawie mówi już poważnie o cumulusach. Lepsze warunki mają panować na zachód od terenu mistrzostw i w tę stronę świata zostaje zapowiedziane piąte zadanie dla klasy standard i czwarte dla otwartej (identyczne): prędkościowy przelot po trasie trójkąta długości 215 km LESZNO — PRZYLEP — LUBIN — LESZNO.

Warunki termiczne powstają powoli. Wysoka temperatura powietrza daje o sobie znać. Start ziemny musi być odłożony o pół godziny i rozpoczyna się dopiero o 11.30. Zwyczajowo start lotny czynny jest o pół godziny później.

Wznoszenia przybierają na sile i w ciągu godziny od chwili, gdy wystartował ostatni szybowiec, wszyscy zawodnicy walczą już na trasie. Wkrótce sekcja operacyjna na lotnisku w Lesznie przyjmuje radosne komunikaty z punktów zwrotnych. Meldowali się chyba wszyscy... mówi Zielona Góra. Niewielu też zawodników brakuje w Lubinie. Nareszcie komisja sędziowska na mecie będzie mogła notować czasy, nareszcie szybownicy wrócą do domu o własnych siłach, nareszcie znajdują oni cień pod umiłowanymi cumulusami.

Pierwszy na mecie zjawia się „Phoebus C" z numerem 37. To znakomity szwedzki zawodnik Goran Ax. Ale tuż za nim cały peleton szybowców. Wśród nich także „Zefir 4" z numerem 31 — Wróblewski. Odchodził późno i już jest. Nasz mistrz powinien zarobić wiele cennych punktów.

Wyniki V konkurencji w klasie standard XI SMŚ: 1. G. Moffat (USA) — 82,2 km/h i 1 000 pkt, 2. A. Smith (USA) — 81,2 km/h i 974 pkt, 3. H. Stouffs (Belgia) — 80,4 km/h i 953 pkt, 4. P. A. Persson (Szwecja) 81,8 km/h i 945 pkt, 5. H. Nietlispach (Szwajcaria) — 80,0 km/h i 942 pkt, 6. **Henryk Muszczyński (POLSKA)** — 79,0 km/h i 916 pkt, 12. **Edward Makula (POLSKA)** — 73,6 km/h i 776 pkt.

Wyniki IV konkurencji w klasie otwartej XI SMŚ: 1. D. Webb (Kanada) — 85,2 km/h i 1 000 pkt, 2. R. Spaenig (NRF) — 84,6 km/h i 983 pkt, 3—4. **Jan Wróblewski (POLSKA)** i G. Ax (Szwecja) — po 83,9 km/h i 964 pkt, 5. G. Burton (W. Brytania) — 81,9 km/h i 909 pkt, 7. **Mirosław Królikowski (POLSKA)** — 79,7 km/h i 849 pkt.

W poniedziałek wieczorem (17 czerwca br.) odbyła się narada kierowników ekip z kierownictwem mistrzostw. Jednym z życzeń naszych gości było, by rozgrywać rozmaite zadania dla klasy standard i otwartej. Zgodnie z tym postulatem kierownik sportowy XI SMŚ Józef Dankowski w szóstej rozgrywanej z rzędu konkurencji klasy standard wyznaczył jako zadanie: prędkościowy przelot docelowo-powrotny długości 170 km na trasie Leszno — Mały Gądów — Leszno, a zadanie piątej konkurencji klasy otwartej brzmiało: prędkościowy przelot docelowo-powrotny długości 182 km na trasie Leszno — Dąbrowa — Leszno.

Pierwszeństwo startu przypadło w tym dniu klasie otwartej. Start ziemny otworzono już o godzinie 10.30. Pierwszy przekroczył linię startu lotnego, który otworzono w pół godziny po ziemnym, reprezentant Hiszpanii Anglada. Sędziowie odnotowali czas — 11.09.15 i numer konkursowy — 17. Wkrótce za nim meldują swoje odejście na trasę amerykańscy szybownicy Moffat i Schreder. Nowy lider — po czterech konkurencjach — klasy otwartej, obrońca tytułu mistrzowskiego Jan Wróblewski minął start lotny o 11.48. Jak się okazało w niezbyt szczęśliwym momencie. W rejonie bowiem punktu zwrotnego napotkał na znaczne trudności, wyszedł z nich szczęśliwie, ale stracił kosztowne minuty i punkty.

Pierwsi do Leszna wrócili piloci USA Schreder o 13.32.40 i Johnson o 13.34.10. Konkurencję ukończyło 83 pilotów.

Wyniki VI konkurencji w klasie standard XI SMŚ: 1. H. Stouffs (Belgia) — 69,1 km/h i 1 000 pkt, 2. J. Vavra (CSRS) — 67,9 km/h i 971 pkt, 3. J. Williamson (W. Brytania) — 67,7 km/h i 966 pkt, 4. H. Nietlispach (Szwajcaria) — 67,4 km/h i 958 pkt, 5. A. Pronzati (Włochy) — 67,7 km/h i 949 pkt, 9—10. **Edward Makula (POLSKA)** — 64,1 km/h i 879 pkt, 14. **Henryk Muszczyński (POLSKA)** — 62,2 km/h i 833 pkt.

Wyniki V konkurencji w klasie otwartej SMŚ: 1—2. H. Wödl (Austria) i H. Huth (NRF) — po 89,2 km/h i 1 000 pkt, 3—4. R. Spaenig (NRF) i W. Vergani (Włochy) po 88,2 km/h i 973 pkt, 5. R. Schreder (USA) — 88,1 km/h i 970 pkt, 9. **Mirosław Królikowski (POLSKA)** — 87,0 km/h i 941 pkt, 22. **Jan Wróblewski (POLSKA)** — 82,0 km/h i 806 pkt.

Po dniu przerwy kolejną konkurencję XI Szybowcowych Mistrzostw Świata rozegrano 20 czerwca br. Szóste z kolei zadanie dla klasy otwartej brzmiało: przelot odległościowy po wyznaczonej trasie Leszno — Końskie — Leszno i dalej w kierunku Zielonej Góry. Podobna, siódma już z rzędu, próba dla klasy standard punkt zwrotny miała w Piotrkowie Trybunalskim.

Start lotny został otworzony o godzinie 11.00, ale początkowo warunki termiczne są słabe. Wprawdzie powstają liczne cumulusy, ale są one pozbawione wyraźnych podstaw. W miarę upływu czasu chmury kłębiaste przybierają postać congestus. Nie było to zjawisko korzystne dla uczestników, ponieważ organizatorzy ograniczyli wysokość lotu do 2 000 metrów.

Rozmywające się burze przy ograniczonej wysokości lotu uczyniły tę konkurencję niezwykle trudną. Cienie rozlanych cumulonimbusów bowiem skutecznie tłumiły termike. Wielu pilotów próbowało obejść burze stroną południową, ale i tam natrafili na niesprzyjające warunki. W rezultacie zawodnikom tym za lądowanie z dala od trasy odjęto wiele kilometrów. Taki los spotkał, między innymi, obrońcę tytułu Jana Wróblewskiego.

Prócz trudności z „połączeniem" między chmurami burzowymi, zawodnicy mieli w tej konkurencji największy problem z zachowaniem w silnym wznoszeniu, bez widoczności ziemi, wymaganej górnej granicy 2 000 metrów. Ze zdziwieniem więc przyjęto decyzję międzynarodowego jury, które uznało protesty pilotów i zaliczyło konkurencję wszystkim pilotom, którzy przekroczyli dopuszczalną wysokość jak też nie włączyli barografów, które tę wysokość pozwalały sędziom sprawdzić.

Wyniki VII konkurencji w klasie standard: 1. P. A. Persson (Szwecja) — 164 km i 1 000 pkt. 2. R. Reid (Nowa Zelandia) — 149 km i 885 pkt. 3—4. R. Lindner (NRF) i U. Bloch (Szwajcaria) — 147 km i 870 pkt. 5—6. Stouffs (Belgia) i G. Perotti (Włochy) — 144 km i 847 pkt. 8. **Edward Makula (POLSKA)** — 141 km i 824 pkt. 11. **Henryk Muszczyński (POLSKA)** — 133 km i 763 pkt.

Wyniki VI konkurencji w klasie otwartej: 1. R. Seiler (Szwajcaria) — 178 km i 1 000 pkt. 2—3. N. Goodhart (W. Brytania) i D. Webb (Kanada) — 168 km i 929 pkt. 4. A. Schubert (Austria) — 165 km i 908 pkt. 5—6. R. Frene (Argentyna) i A. Dekkers (Holandia) — po 164 km i 901 pkt. 35. **Mirosław Królikowski (POLSKA)** — 105 km i 487 pkt. 41. **Jan Wróblewski (POLSKA)** — 78 km i 297 pkt.

Kiedy w piątek 21 czerwca br. przechodził przez Leszno front i padał deszcz, wydawało się, że mistrzostwa są już skończone. Do aktualnych liderów — Belga Stouffsa i Szweda Axa co bardziej niecierpliwi kibice wybierali się z gratulacjami. Tymczasem losy XI Szybowcowych Mistrzostw Świata rozstrzygnęły się w ostatnim dniu na trasie długości 200 kilometrów do Łodzi. Ostatnie bowiem — ósma w klasie standard i siódma w otwartej — konkurencje prowadziły po tej samej drodze.

Przy zachodnim wietrze i dość niskiej temperaturze już dość wcześnie zaczęły na niebie pojawiać się strzępki chmur kłębiastych. Start klasy otwartej został wyznaczony na godzinę 10.30, a standard — na 12.00.

Po starcie pilotów klasy otwartej warunki okazały się wystarczająco silne, by większość zawodników wkrótce po otwarciu taśmy ruszyła na trasę. Szybkości przelotowe z wiatrem w ogon i wykorzystaniem szlaków były znaczne, ponad 100 km/h. Pierwszy zameldował się w Łodzi na lotnisku Lublinek dotychczasowy lider G. Ax, ale wkrótce po nim na mecie pojawił się cały peleton, w którym było kilku pilotów z lepszymi czasami.

Gdy wystartowali piloci klasy standard nad leszneńskim lotniskiem był akurat kryzys warunków termicznych. Wszyscy piloci gromadzą się nad środkiem lotniska w jednym kominie.. Są tak nisko, że można ich fotografować bez teleobiektywu. Kibice mają co podziwiać, ale szybownikom nie jest łatwo walczyć w takiej karuzeli i to nie przemieszczającej się do góry.

Wielu zawodników ląduje więc i ponawia start. Wśród nich są reprezentanci brytyjscy, nasz Makula i amerykański zawodnik Smith.

Warunki szybko poprawiają się, kryzys mija i niebo nad lotniskiem pustoszeje. Na trasie zaś szybownicy denerwują się okropnie. Na tak krótkiej i szybkiej trasie jeden słabszy komin, jedno niższe zejście grzebie szanse. Taka dola jest udziałem Stouffsa — nie będzie mistrzem świata. Świetnie natomiast radzi sobie Makula. Ma jeden z najlepszych czasów dnia.

Wyniki VIII konkurencji XI SMŚ w klasie standard: 1. H. W. Grosse (NRF) — 107.1 km/h i 1 000 pkt. 2. S. Rodling (Szwecja) — 104,0 km/h i 930 pkt. 3. **Edward Makula (POLSKA)** — 103.4 km/h i 916 pkt. 4. G. Perotti (Włochy) — 103,0 km/h i 907 pkt. 5. A. Pronzati (Włochy) — 102,0 km/h i 885 pkt. 52 **Henryk Muszczyński (POLSKA)** — 66,1 km/h i 78 pkt.

Wyniki VII konkurencji XI SMŚ w klasie otwartej: 1. A. Dekkers (Holandia) — 121.1 km/h i 1 000 pkt. 2. H. Huth (NRF) — 120,0 km/h i 978 pkt. 3. R. Manzoni (Włochy) — 119,6 km/h i 970 pkt. 4. R. Seiler (Szwajcaria) — 118,9 km/h i 956 pkt. 5. H. Wödl (Austria) — 117,0 km/h i 919 pkt. 26. **Jan Wróblewski (POLSKA)** — 102,2 km/h i 627 pkt. 39. **Mirosław Królikowski (POLSKA)** — 93,9 km/h i 463 pkt.

●

Dnia 23 czerwca br. przed południem zakończyły się XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie. Na uroczystość tę przybyli między innymi: dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. bryg. pil. Roman Paszkowski, prezydent Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) dr Josef Gaisbacher (Austria), wiceminister Komunikacji Wincenty Szablewski, prezes OSTIV L. A. de Lange (Holandia), a także gospodarze miasta i powiatu Leszna — Władysław Śleboda i mgr Kazimierz Paszek.

Po ogłoszeniu przez kierownika mistrzostw gotowości ekip do ceremonii zamknięcia mistrzostw świata, przewodniczący Komisji Sędziowskiej odczytał wyniki po ośmiu rozegranych konkurencjach w klasie standard i siedmiu w klasie otwartej (wyniki podajemy obok). W kolejności — najpierw w klasie otwartej, a następnie w klasie standard — trzech najlepszych pilotów stanęło na podium dla zwycięzców. Z kolei prezes ZG Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, w towarzystwie prezydenta FAI i kierownika mistrzostw wręczyli: szarfy, dyplomy i puchary przechodnie FAI mistrzom świata — Harro Woedlowi (Austria) w klasie otwartej i Andrews Smithowi (USA) w klasie standard. Ponadto dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski wręczył Harro Woedlowi puchar Honorowego. Protektora XI Szybowcowych Mistrzostw Świata premiera Rządu PRL Józefa Cyrankiewicza; natomiast Andrews Smith otrzymał puchar ufundowany przez ministra Obrony Narodowej PRL.

Najlepsi zawodnicy w obu klasach otrzymali nagrody specjalne i wyróżnienia w postaci upominków. Ogółem wręczono 37 różnego rodzaju nagród i upominków, w tym piloci klasy standard otrzymali ich 20. Między innymi dwie nagrody: Klubu Publicystów Lotniczych SDP i redakcji „Skrzydlatej Polski" w postaci kamer filmowych wręczył redaktor naczelny tygodnika lotniczego „Skrzydlata Polska" Jerzy R. Konieczny (otrzymali je H. Woedl i P. Persson). Najlepsi piloci polscy w obu klasach E. Makula i J. Wróblewski uzyskali magnetofony produkcji krajowej.

W imieniu Międzynarodowej Federacji Lotniczej, prezydent FAI Josef Gaisbacher podziękował w serdecznych słowach polskim organizatorom za dobrze przeprowadzoną imprezę. Podziękował także wszystkim zawodnikom za sportową walkę pod polskim niebem, a nowym mistrzom świata w szybownictwie przekazał gratulacje. Swoje przemówienie zakończył po polsku: „Dziękuję za wszystko i do zobaczenia na kolejnych mistrzostwach".

Natomiast prezes ZG Aeroklubu PRL w swym przemówieniu podkreślił, że XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata przejdą do historii światowego szybownictwa jako rekordowa ze wszech miar impreza, na której panowała atmosfera przyjaźni i zbliżenia szybowników 32 krajów. Swe przemówienie zakończył on tradycyjną formułą: XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA ogłaszam za zamknięte.

Przy dźwiękach hymnu narodowego Jan Wróblewski, Edward Makula i Adam Witek opuścili z masztów flagi PRL, FAI i Aeroklubu PRL. Z kolei zgaszenia płonącego przez dwa tygodnie znicza mistrzostw dokonał aktualny wicemistrz świata w klasie standard Per Axel Persson (Szwecja). Po tej ceremonii honorowi goście XI SMŚ osobiście pożegnali się z ich uczestnikami. W tym czasie członkowie ekip wymieniali między sobą okolicznościowe proporczyki oraz upominki.

W części artystycznej wystąpił Zespół Estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra".

MISTRZOWIE ŚWIATA

A. Smith — USA (klasa standard)

Harro Wödl — Austria (klasa otwarta)

KONGRES OSTIV

W sobotę, 22 czerwca br. nastąpiło w Centrum Szybowcowym w Lesznie uroczyste zamknięcie XI Kongresu Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa (OSTIV). Podczas uroczystości nastąpiło ogłoszenie wyników konkursu na najlepszy szybowiec klasy standard, do którego ostatecznie zgłoszono 4 szybowce z NRF, W. Brytanii i Polski. Laureatem został polski szybowiec „Foka-5", którego konstruktorem jest inż. Władysław Okarmus. Inż. W. Okarmus otrzymał nagrodę w postaci pamiątkowego pucharu kryształowego.

Podczas obrad kongresu dokonano wyboru nowych władz OSTIV. Prezydentem został ponownie L. A. de Lange (Holandia), a wiceprezydentem dr W. Eichenberger (Szwajcaria). Członkami zarządu zostali: mgr inż. J. Bojanowski (Polska), F. J. Sweed (USA), C. O. Vernon (W. Brytania), P. Rovesti (Włochy), inż. H. Zacher (NRF) i inż. Z. Gabrijel (Jugosławia). Sekretarzem i skarbnikiem OSTIV została p. T. E. Koster.

Na zdjęciu powyżej — inż. Okarmus, a obok „Foka-5". Foto: B. Koszewski i St. Jaśko

WYNIKI XI SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA • LESZNO 9 — 23 CZERWCA

KLASA OTWARTA — OPEN CLASS
Wyniki końcowe — Final results

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Punkty Points
1	5	Harro Wödl	Austria	5730
2	37	Göran Ax	Sweden	5699
3	35	Ruedi Seiler	Switzerland	5673
4	6	Alf Schubert	Austria	5525
5	28	Heinz Huth	GFR	5374
6	1	Rodolfo Hossinger	Argentina	5348
7	42	George Burton	Gr. Britain	5263
8	34	Richard Johnson	USA	5220
9	23	Charles Yeates	Canada	5180
10	8	Bert Zegels	Belgium	4981
11	29	Allan Cameron	New Zealand	4959
12	13	Juhani Horma	Finland	4941
13	24	David Webb	Canada	4887
14	31	Jan Wróblewski	Poland	4811
15	2	Rafael Frené	Argentina	4793
16	41	Nicholas Goodhart	Gr. Britain	4790
17	20	Aart Dekkers	Holland	4743
18	27	Rolf Spänig	GFR	4721
19	7	André Litt	Belgium	4718
20	36	Emil Ehrat	Switzerland	4668
21	33	Richard Schreder	USA	4614
22	45	Wladimir Czuwikow	USSR	4605
23	43	Walter Vergani	Italy	4593
24	10	Jan Satny	CSRS	4569
25	44	Roberto Manzoni	Italy	4544
26	46	Jewgienij Rudenskij	USSR	4316
27	21	Miodrag Gatolin	Yougoslavia	4264
28	32	Mirosław Królikowski	Poland	4223
29	4	John Rowe	Australia	4201
30	39	Janos Csepan	Hungary	4184
31	40	Istvan Kunsági	Hungary	3989
32	3	Malcolm Jinks	Australia	3983
33	38	Göté Olsson	Switzerland	3879
34	25	Horst Rakowski	GDR	3831
35	16	Michel Mercier	France	3687
36	12	Carsten Thomasen	Denmark	3554
37	22	Ziva Frenc	Yougoslavia	3486
38	19	Josephus Jungblut	Holland	3445
39	14	Seppo Hämäläinen	Finland	3425
40	30	Peter Heginbothan	New Zealand	3388
41	15	Claude Gavillet	France	3229
42	9	Milan Svoboda	CSRS	2646
43	49	Svein Thorstensen	Norway	2184
44	48	Plinio Junquira	Brasil	1846
45	18	Miguel Ara	Spain	1722
46	11	Poul v. Franzen	Denmark	839
47	17	Angel Anglada	Spain	703
48	26	Udo Elke	GDR	0

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS
Wyniki końcowe — Final results

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Punkty Points
1	93	Andrew Smith	USA	5595
2	97	Per-Axel Persson	Sweden	5459
3	82	Rudolf Lindner	GFR	5444
4	92	George Moffat jr	USA	5437
5	56	Henri Stouffs	Belgium	5382
6	94	Urs Bloch	Switzerland	5369
7	104	Giovanni Perotti	Italy	5259
8	88	Edward Makula	Poland	5186
9	95	Hans Nietlispach	Switzerland	5156
10	83	Hans W. Grosse	GFR	4879
11	62	Jaroslav Vavra	CSRS	4834
12	103	Attilio Pronzati	Italy	4750
13	96	Sture Rodling	Sweden	4626
14	73	Eldick Réparon	Holland	4613
15	55	Johann Fritz	Austria	4533
16	89	Henryk Muszczyński	Poland	4474
17	100	Gyorgy Pétroczy	Hungary	4396
18	87	Ross Reid	New Zealand	4387
19	68	Jean C. Gombert	France	4223
20	81	Bernd Nolte	GDR	4184
21	85	Tor Johannessen	Norway	4172
22	102	John Williamson	Gr. Britain	4160
23	105	Jurij Kuzniecow	USSR	4081
24	66	Matias Wiitanen	Finland	4027
25	54	Erich Schreibmaier	Austria	4024
26	51	Luis Urbancic	Argentina	4018
27	91	Mircea Finescu	Rumania	3983
28	63	František Matoušék	CSRS	3828
29	72	Eduard van Bree	Holland	3785
30	101	David Innes	Gr. Britain	3770
31	58	George Münch	Brasil	3676
32	69	Jean C. Penaud	France	3672
33	86	Anthony Fowke	New Zealand	3613
34	99	Pal Szereday	Hungary	3547
35	57	Georges Defosse	Belgium	3464
36	80	Manfred Blauert	GDR	3427
37	84	Birger Bulukin	Norway	3408
38	67	Lauri Liljamo	Finland	3372
39	52	Luis J. Stanley	Argentina	3292
40	60	Aleksandr Rusew	Bulgaria	3128
41	79	Wolfram Mix	Canada	3072
42	77	Carlos Perez	Chile	3031
43	64	Ib Braez	Denmark	2469
44	74	Ian Loughran	India	2433
45	90	Emil Iliescu	Rumania	2422
46	59	Ekkehard Schubert	Brasil	2369
47	65	Ole H. Didriksen	Denmark	2328
48	107	Vasilije Stepanović	Yougoslavia	2309
49	106	Anatolij Zajcew	USSR	1980
50	71	Luis Juez	Spain	1843
51	53	John Blackwell	Australia	1183
52	75	Thorhallur Filippusson	Iceland	1040
53	78	Saburo Fujikura	Japan	1018
54	70	Jorge Solé	Spain	865
55	76	Thordur Haflidason	Iceland	818
56	61	Zeczko Stanczew	Bulgaria	141
57	98	A. Ziya Aydogan	Turkey	0

PRZEDSTAWIAMY EKIPY NARODOWE

XI Szybowcowych Mistrzostw Świata

Leszno 9-23. V. 1968

Wszystkie zdjęcia STANISŁAW JAŚKO

Ekipa Argentyny

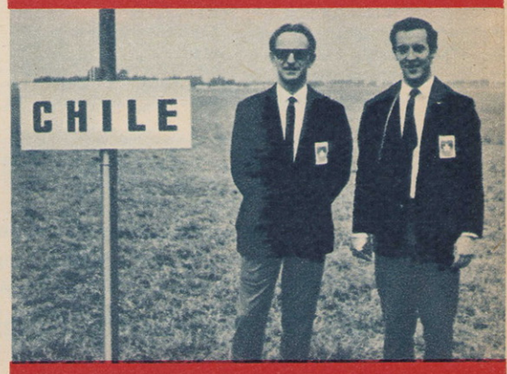
Ekipa Australii

Ekipa Austrii

Ekipa Belgii

Ekipa Brazylii

Ekipa Bułgarii



Ekipa Chile

Ekipa Czechosłowacji

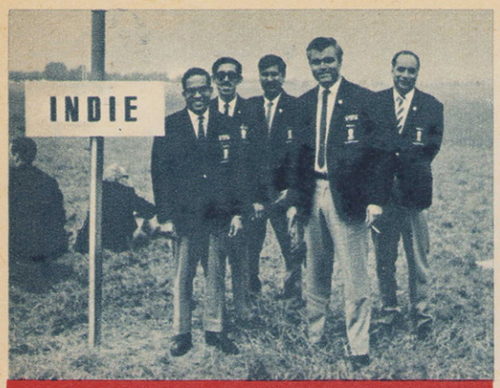
Ekipa Danii

Ekipa Finlandii

Ekipa Francji

Ekipa Hiszpanii

Ekipa Holandii



Ekipa Indii

Ekipa Islandii

Ekipa Japonii

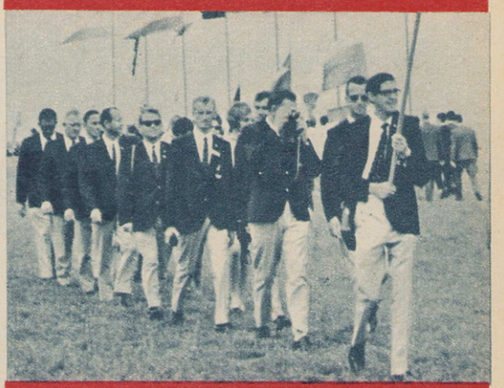
Ekipa Jugosławii

Ekipa Kanady

Ekipa NRD

Ekipa NRF

Ekipa Norwegii



Ekipa Nowej Zelandii

Ekipa Polski

Ekipa Rumunii

Ekipa USA

Ekipa Szwajcarii

Ekipa Szwecji

Ekipa Turcji

PRZEDSTAWIAMY EKIPY NARODOWE XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie

Dokończenie

Ekipa Węgier

Ekipa Wielkiej Brytanii

Ekipa Włoch

Ekipa ZSRR

Z notatnika mistrzostw

TAK WIELKA impreza sportowa jak Szybowcowe Mistrzostwa Świata gromadzi zawsze poważną liczbę uczestników i osób stanowiących obsługę zawodów. Na tegorocznych mistrzostwach, w których uczestniczyło 105 pilotów z 32 krajów, reprezentacje liczyły ogółem 451 osób, w tym 16 kobiet. Obsługa mistrzostw składa się z 331 osób. Stanowili ją: kierownictwo i sekretariat — 8 osób, służba sportowa — 43 osoby, w tym: operacyjna — 7, startowa — 7, meteorologiczna — 7, piloci holujący — 21. Piloci ci korzystali z 25 samolotów, w tym 20 PZL-101 „Gawron" i 5 PZL-104 „Wilga". Komisja sędziowska liczyła 15 osób, służba techniczna — 64, służba propagandowa wraz z pracownią foto-film 11 osób, biuro prasowe wraz z personelem technicznym 9 osób, służba finansowa — 7. W administracji zatrudnionych było ogółem 148 osób, w tym pracujących w stołówce 68, w kawiarni 5 osób.

Na mistrzostwa, poza ich uczestnikami, przyjechało 60 turystów, w tym 10 kobiet. Zawody obsługiwało 32 dziennikarzy zagranicznych z 18 krajów oraz ponad 50 dziennikarzy polskich. Kongres OSTIV zgromadził 57 osób, w tym 23 z zagranicy i 34 z Polski. Nad zdrowiem wszystkich czuwała trzyosobowa służba zdrowia.

★

11 CZERWCA br. obchodzili urodziny dwaj piloci w ekipie Finlandii: Juhani Horma (ur. 11.VI.1930) i Seppo Hämäläinen (ur. 11.VI.1936). W dniu 12 czerwca taką samą uroczystość obchodził w ekipie Austrii pilot Johann Fritz, ur. w 1925 r.

★

W SALI Domu Kultury w Lesznie przy ul. Narutowicza odbył się (12 czerwca) dla uczestników mistrzostw występ muzyczno-wokalny amatorskiego Zespołu Spółdzielczości Pracy i Rzemiosła w Lesznie oraz chóru chłopięcego miejscowego Domu Kultury.

★

WSZYSCY mieszkańcy namiotów, w których zakwaterowano kilkaset osób wchodzących w skład ekip narodowych oraz poszczególnych służb na mistrzostwach, przeżywali w okresie deszczów trudne dni. Noce i ranki były chłodne. W namiotach rozbitych na terenie leżącym poniżej powierzchni lotniska pojawiła się wkrótce woda. Wiele osób zostało przeniesionych do zabudowań na lotnisku, względnie do hoteli miejskich.

★

PRZED LATY, gdy słońce prażyło niemiłosiernie i większość konkurencji rozgrywano przy termice bezchmurnej, wykupiono w Lesznie wszystkie kapelusze słomkowe. W okresie dni deszczowych, kiedy to woda wciskała się wszędzie i obrzydzała życie człowiekowi na mistrzostwach, w Lesznie wykupiono tym razem obuwie gumowe. Paradowali w nich uczestnicy mistrzostw — tak zawodnicy jak ich pomocnicy, członkowie poszczególnych służb, a także sam kierownik mistrzostw. Jeśli chodzi o tego ostatniego, to podobno był przewidujący i ponoć na wszelki wypadek zabrał buty z Warszawy.

★

OGROMNĄ sensację wywołało swoim przybyciem na odprawę — w środę dnia 12 czerwca — dwóch członków ekipy angielskiej. Przyszli oni na odprawę w pełnym wyposażeniu płetwonurków. Zajęli swoje miejsce i zaczęli studiować mapę. Był śmiech i oklaski. Tym razem humor angielski wypadł na piątkę. Oczywiście, nie trzeba w tym miejscu dodawać, iż w tym okresie, jak i zresztą przez cały dzień, padał deszcz.

★

MIMO złych warunków atmosferycznych dla szybowników w niektóre dni (deszcz), pracowicie spędzał czas na mistrzostwach pilot fabryczny PZL inż. Jerzy Wojnar. Latał on na „Wildze-35" nie tylko sam, ale także w towarzystwie przedstawicieli ekip zagranicznych, zainteresowanych kupnem polskiego samolotu. W tym miejscu warto przypomnieć, że Jerzy Wojnar startował przed dziesięciu laty na VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie i w ostatecznej punktacji zajął 6 miejsce w klasie standard.

★

NA DŁUGO przed mistrzostwami świata pisaliśmy o serii znaczków pocztowych o tematyce szybowcowej. Znaczki te, jak i okolicznościowy stempel mistrzostw, cieszyły się ogromnym powodzeniem wśród uczestników mistrzostw, miłośników lotnictwa, młodzieży i filatelistów licznie odwiedzających pocztę na lotnisku. Znaczki — mówiąc językiem handlowców — szły jak woda.

NOWE KIERUNKI ROZWOJU SZYBOWNICTWA

ZA tydzień minie 10 lat od chwili, kiedy spotkaliśmy się na 7 Kongresie OSTIV. Po Kolonii, Junin, South Cerney, jesteśmy tu znowu w rodzinnym gronie, między przyjaciółmi i gościnnymi ludźmi.

Otwarcie XI Kongresu OSTIV odbywa się już nie jak poprzednio, na terenie miasta, lecz w pięknej sali nowego budynku na lotnisku w Lesznie. Myślę, że moglibyśmy przyjąć to za oznakę pomyślnych zmian.

OSTIV nie organizuje spotkań pilotów szybowcowych, ale przywiązuje większą wagę do kontaktów z gronem pilotów szybowcowych, dla przedstawienia do ich dyspozycji naukowego i technicznego potencjału OSTIV, aby uzyskać nowe możliwości dla sportu, który ich łączy.

To jest podstawowa i szczególna cecha OSTIV, różniąca go w sposób zasadniczy od czysto naukowych i technicznych organizacji.

Studia i poszukiwania nowych form, rozwiązań konstrukcyjnych i nowych tworzyw dla szybowców, jak również zdobywanie atmosfery przy pomocy szybowców, które osiągają nawet stratosferę, mają za zasadniczy cel stworzenie nowych możliwości dla praktyki lotów szybowcowych.

Odwrotnie, praktyczne wykorzystanie lotów szybowcowych (szczególnie w górnych warstwach atmosfery) dostarcza różnych informacji w dziedzinie nauki i technologii, które następnie z powodzeniem mogą być wykorzystane w lotnictwie.

Ścisła współpraca pomiędzy gronem pilotów szybowcowych, a organizacją grupującą naukowców i techników jest z tego powodu warunkiem sine qua non dla uzyskania optymalnych osiągnięć.

Nie ma żadnego innego sportu, w którym możliwa byłaby tego rodzaju idealna więź nauki i techniki w tak szerokim zakresie.

Biorąc pod uwagę tylko okres — Leszno 1958 — Leszno 1968, stwierdzamy nadzwyczajne rezultaty badań uzyskanych w dziedzinie profili lotniczych przez ekspertów OSTIV, prof. dra Epplera i dra inż. Wortmanna, oraz szerokie ich zastosowanie w szybowcach.

W tym czasie uzyskano obszerną wiedzę i doświadczenia w dziedzinie tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem szklanym, które zostały wykorzystane w budowie i eksploatacji szybowców.

W rezultacie uniknięto odkształcenia skrzydeł, kadłuba i innych odpowiedzialnych części oraz osiągnięto nie uzyskiwalną dotychczas gładkość powierzchni.

W przypadkach, gdy części statku powietrznego, znajdujące się w opływie powietrza, mają odpowiedni i ciągły obrys oraz charakteryzują się bardzo gładkim i zachowującym kształt pokryciem, warstwa przyścienna pozostaje w szerokim zakresie laminarna, w wyniku czego opór szybowca zostaje zmniejszony do minimum.

Fakt, że szybowce, jak między innymi „Phönix" i „Diamant", mogły być wykonane całkowicie z tworzyw sztucznych włącznie do części nośnych, wywarł olbrzymi wpływ na rozwój lekkich samolotów śmigłowych.

W końcu w odniesieniu zarówno do lat minionych i na pewno także w przyszłości, współpraca między meteorologami i pilotami szybowcowymi, przy wykorzystaniu satelitów meteorologicznych, stworzy olbrzymie i nowe możliwości dla lotów szybowcowych w obszarze prądów dyszowych, co jeszcze przed kilku laty było nie do pomyślenia.

Na tego rodzaju możliwości zwrócił szczególną uwagę meteorolog Lindsay, w bardzo interesującym odczycie wygłoszonym podczas Kongresu OSTIV w South Cerney. Za te zasługi zostanie obecnie wyróżniony przez OSTIV.

Z drugiej strony loty szybowcowe w prądach dyszowych zapoznają meteorologów z tajnikami lotów falowych, turbulencją termiki bezchmurnej i prądami dyszowymi, co będzie miało nieocenione znaczenie zarówno dla nauki, jak również w ogóle dla lotnictwa.

W nawiązaniu do powyższego jestem ciekawy, czy byłoby możliwe i pożyteczne podjęcie z inicjatywy OSTIV prac studentów kierunków lotniczych, pod nadzorem swoich profesorów, międzynarodowej współpracy, której celem byłoby skonstruowanie specjalnego szybowca stratosferycznego.

Szybowiec ten nie tylko powinien być wyposażony w przyrządy pomiarowe, lecz sam miałby stanowić przyrząd do badania prądów w górnych warstwach atmosfery, o których dotychczas wiemy jeszcze stosunkowo mało. Tego rodzaju międzynarodowa współpraca pomiędzy młodymi ludźmi interesującymi się szybownictwem i którzy ustawieni są na dalszą działalność w lotnictwie lub astronautyce, będzie umacniać ponadto więzy przyjaźni pomiędzy tego rodzaju technikami nadchodzących generacji w różnych krajach, a przez to pozwoli **zdobywać nowe dziedziny.**

(Z przemówienia Prezydenta OSTIV, Pana I. A. de Lange, na uroczystości otwarcia XI Kongresu OSTIV w dniu 12 czerwca 1968 r.)

Rozmawiamy z kierownikiem ekipy Indii na mistrzostwach w Lesznie A. K. SUNDERATANEM

— Od czasu do czasu dochodzą do nas sensacyjne wieści o planowanym przez szybowników Indii przelocie wzdłuż Himalajów, w którym planuje się pobicie kilku rekordów świata. Na jakim etapie są obecnie przygotowania do tych niezwykłych lotów?

— Zagadnienie przelotu wzdłuż i nad Himalajami rozpracowaliśmy już teoretycznie. Z tego punktu widzenia wydaje on się całkowicie realny. W rozważaniach sprzętowych bierzemy pod uwagę polskiego „Bociana", o którym mamy dobrą opinię i który, jak wiadomo, bywał już na rekordowych wysokościach. Nie mamy, niestety, warunków do jakichś zmian konstrukcyjnych. Nasz „Bocian" nie będzie więc miał kabiny hermetycznej. Wyposażymy go natomiast w komplet przyrządów ze sztucznym horyzontem, a pilota zabezpieczymy ciepłym ubiorem i kombinezonem kompensacyjnym. Sprawy przygotowania technicznego jesteśmy gotowi załatwić bardzo szybko, znacznie bardziej natomiast skomplikowanie przedstawiają się problemy organizacyjne. I one właśnie powodują tę zwłokę. Otóż punkt, w którym miałby nastąpić start, znajduje się na granicy z Tybetem. I tam właśnie szybowcowe loty są aktualnie niemożliwe. To tylko nas wstrzymuje. Będziemy się jednak starać, by jak najszybciej przeprowadzić te eksperymentalne loty. Może wyniki rzeczywiście będą ciekawe?

— Jak wygląda organizacja szybownictwa w Indii?

— Szybownictwo w naszym kraju jest subsydiowane przez rząd i szybowce są własnością państwa. Mamy w Indii dwanaście klubów lotniczych i około czterdziestu szybowców. Szybownictwo będzie się rozwijało dalej — mamy program rozwoju tej dziedziny sportu. Sport szybowcowy jest dostępny powszechnie, za loty opłata jest niewielka i obejmuje ona tylko start. Startuje się u nas na szybowcach tylko za wyciągarką. Start za wyciągarką kosztuje siedem rupii, z których trzy płaci rząd, dwie — klub i tylko dwie sam pilot.

— Na jakich szybowcach latają piloci Indii?

— Obok polskiego „Bociana", dwóch szybowców niemieckich i jednego produkcji radzieckiej, pozostałe maszyny są zaprojektowane i wytworzone u nas. Jest to konstrukcja dra Rahamrithama, nazwana „ROHINI", którą początkowo produkowano w Kalkucie i Bombaju, a ostatnio montuje się w Kanpurze.

— Czy nie planujecie importu z zagranicy?

— Nasz rząd ogranicza wydatki dewizowe i raczej nastawia nas na produkcję szybowców krajowych. Ale w planie mamy rozmowy na temat zakupu licencji polskiej „Foki" lub „Pirata". Szybowce te podobają się nam i chętnie produkowalibyśmy je u siebie. W Lesznie nasz reprezentant walczył właśnie na „Foce". Jedyna jego uwaga — to zbyt duże siły w locie na lotkach.

— Czy to jest pierwszy występ reprezentacji Indii za granicą?

— Tak. Jest to nasz debiut na mistrzostwach świata. Jesteśmy też w Polsce po raz pierwszy. Pragnę dodać, że chcielibyśmy, by nasz występ w Lesznie był bardziej okazały. Zamierzaliśmy mianowicie przywieźć nasz szybowiec w celu przedstawienia go do oceny jury klasy standard OSTIVu. Niestety, nasze plany pokrzyżowały wypadki we Francji. Nasza linia lotnicza prowadzi bowiem przez Paryż i tam mieliśmy dostarczyć nasz szybowiec samolotem. Wobec strajku na lotnisku, okazało się to niemożliwe.

— Jaką popularnością cieszy się szybownictwo w Pańskim kraju?

— Sądzę, że jest w Indii bardzo wielu entuzjastów podniebnych sportów. Chętnych do latania nigdy nie brakuje. Na przykład mój klub, położony o 5 kilometrów od Delhi, ma wielu członków ze wszystkich grup społecznych.

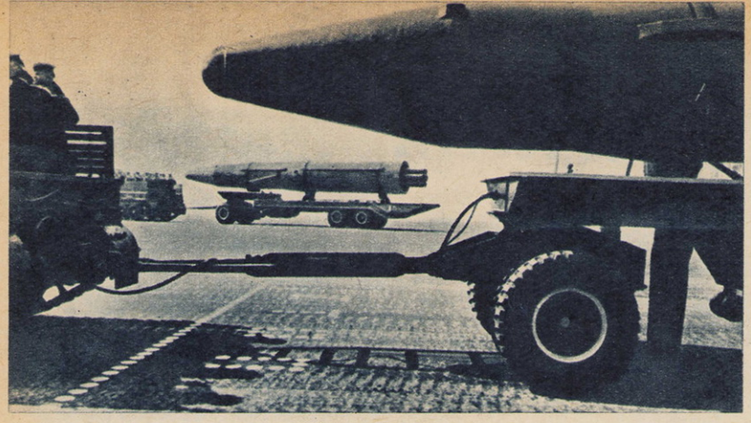
— A jak ocenia Pan — rozmawiamy wprawdzie jeszcze w trakcie mistrzostw — imprezę zorganizowaną w Polsce?

— Jesteśmy bardzo zadowoleni ze wszystkiego. Dosłownie. Bardzo dobra jest organizacja lotów. Szkoda tylko, że w okresie treningu mogliśmy tak mało polatać. Ale to tylko wina pogody...

— Czy możemy przekazać jakieś Panów życzenia?

— W imieniu całej naszej indyjskiej ekipy chciałem powiedzieć, że bylibyśmy bardzo wdzięczni Aeroklubowi PRL, gdyby umożliwił naszym pilotom polatanie, niezależnie od mistrzostw, w dogodnym miejscu i czasie.

— Przekazujemy tę życzenia pod adresem Aeroklubu PRL. A ekipie Indii chcemy na zakończenie naszej rozmowy życzyć wielu sukcesów sportowych, krajowych rekordów w Lesznie oraz wielu miłych wrażeń na polskiej ziemi. (p)



Najgroźniejszy oręż radzieckich okrętów podwodnych — pociski rakietowe wyrzucane spod wody. Demonstrowano je na zeszłorocznej wielkiej defiladzie wojskowej z okazji 50-lecia Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej. Foto: „Sowietskoje Foto"

Rakiety na morzu

ZASTOSOWANIE pocisków rakietowych jako nieodzownego wyposażenia wszystkich współczesnych wojskowych jednostek pływających jest faktem oczywistym. Ma ono już pewne tradycje związane z minioną wojną, a niedawno przecież dowiedzieliśmy się o zatopieniu izraelskiego okrętu „Eliat", który został rażony jednym pociskiem rakietowym, wyrzuconym z kutra należącego do marynarki ZRA.

Broń rakietowa trafiła do marynarki znacznie później niż do innych rodzajów wojsk. Na przykład w ZSRR zastosowano tę broń w marcu 1942 roku na okrętach Floty Czarnomorskiej. Kutry patrolowe otrzymały podwójne wyrzutnie rakietowe, umożliwiające równoczesne wyrzucenie ośmiu pocisków przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych. Po niezbędnych modyfikacjach technicznych, na podstawie uzyskanych doświadczeń, utworzono w 1943 roku grupę kutrów rakietowych. Brały one udział w licznych walkach, w tym na froncie japońskim. Tu warto przypomnieć, że marynarka ZSRR w czasie II wojny światowej zniszczyła 1 200 okrętów bojowych i pomocniczych oraz 1 300 statków transportowych.

Kutry takie i współcześnie kontynuują sławę swych poprzedników z Czerwonej Floty, z tą różnicą, że są wielokrotnie szybsze i dysponują niezawodnym i potężniejszym uzbrojeniem rakietowym.

Jednostka pływająca może dysponować następującym uzbrojeniem rakietowym: rakietami przeznaczonymi do zwalczania okrętów podwodnych, rakietami średniego i dalekiego zasięgu, rakietami przeciwlotniczymi oraz pociskami o napędzie mieszanym rakietowo-turbinowym, przy czym silnik rakietowy pełni funkcje startowe, a turbiny marszowe. Okręt może zwalczać cele nawodne, powietrzne i naziemne. To samo dotyczy okrętów podwodnych, których podstawowym i najgroźniejszym orężem są pociski rakietowe średniego zasięgu, wyrzucane w celu lepszego maskowania spod powierzchni wody.

Wyrzucenie pocisku spod wody i trafienie w cel nie należy do zadań łatwych. Próby trwają zaledwie osiem lat, jeśli uwzględniać oficjalne dane, na przykład dotyczące pocisków USA typu „Polaris". Ustawienie okrętu na odpowiedniej głębokości i na właściwych współrzędnych geograficznych w momencie startu rakiety jest przedsięwzięciem wymagającym zastosowania szeregu urządzeń automatycznych i komputerów. Start spod wody odbywa się, jak wiadomo, przy użyciu sprężonego powietrza. Dopiero gdy pocisk wynurzy się z wody, zaczyna działać właściwy silnik startowy pierwszego stopnia. Przyjęto często traktować okręt podwodny jako pierwszy stopień, gdyż istotnie pełni on tę funkcję. Wyrzucenie pocisku może naturalnie nastąpić również i w położeniu wynurzenia — nie ułatwia to jednak precyzji niezbędnej przy starcie.

Oto, co na temat broni rakietowej pisze Piotr Astaszenkow w swej pracy „Radzieckie wojska rakietowe" (Wyd. MON — 1968):

„Przy zadawaniu napastnikowi odwetowych ciosów rakietowo-jądrowych, zgodnie z poglądami radzieckiej sztuki wojenno-morskiej, duże znaczenie mieć będzie współdziałanie okrętów podwodnych, unoszących pociski rakietowe, z lotnictwem morskim wyposażonym także w broń rakietową. Współczesny stan techniki wojennej pozwala okrętom podwodnym ostrzeliwać ważne ośrodki balistycznymi oraz samonaprowadzającymi się pociskami rakietowymi i niszczyć okręty wroga. Marynarze atomowych okrętów podwodnych nauczyli się dobrze pływać pod lodami Arktyki i zajmować dokładnie wyznaczone pozycje do startów pocisków rakietowych, co jest bardzo ważne dla skutecznego rażenia obiektów na lądzie i na wodzie".

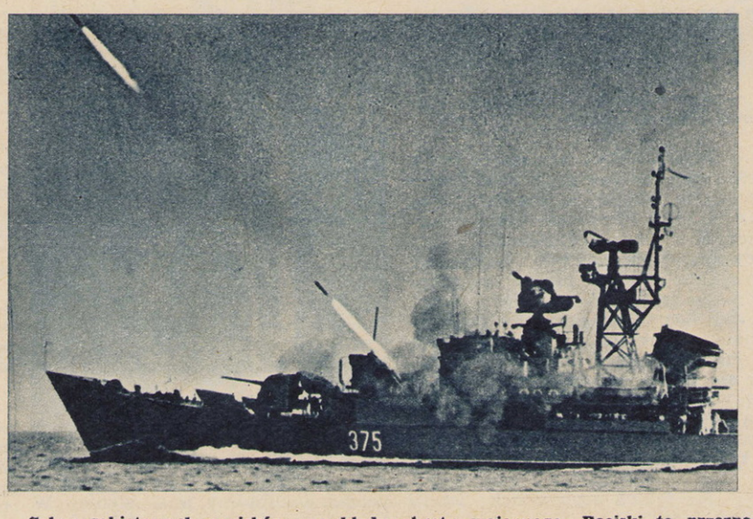
Jeśli chodzi o rozwój broni rakietowej na Zachodzie, to na przykład w USA również w okresie minionej wojny zamierzano zastosować rakietowy pocisk przeciwlotniczy „Larc", który miał znaleźć się na uzbrojeniu ciężkich okrętów jako obrona przed japońskimi pilotami-samobójcami. Jednak prac nad tymi pociskami nie ukończono. Po wojnie rakiety znalazły się na uzbrojeniu brytyjskich okrętów podwodnych, pełniąc funkcje startowe dla bomb głębinowych, służących do zwalczania okrętów podwodnych. Wykorzystując doświadczenia brytyjskie, również w Szwecji opracowano w 1951 roku rakietowy system do miotania bomb. W 1952 roku w USA powstała pierwsza w tym kraju uskrzydlona rakieta typu „Regulus-I" klasy powierzchnia wody — powierzchnia wody. W latach 1954—55, jak podaje w ciekawie opracowanej książce N. Bielawin (Korabli-rakietonoscy, Moskwa — 1967) w rakiety wspomnianego typu, tworzące specjalny system, uzbrojono krążownik „Los Angeles" klasy „Baltimore" i dalsze trzy jednostki. W latach 1955—56 okręty USA otrzymały rakiety typu „Terrier", a w 1961 — rakiety typu „Talos". Średnio liczba „Terrierów" na pokładzie na przykład „Long Beach" wynosi 240 sztuk, a na włoskim okręcie „Garibaldi" 72 sztuki (plus cztery balistyczne „Polarisy"). Rakiety „Terrier" mają pułap wynoszący około 18—27 km, a „Talos" około 28 km, przy zasięgu od 32 do 105 km. Rakiety brytyjskie typu „Sea-Slug" z 1960 roku mają pułap 18 km, a francuskie „Masurca" z roku 1962 do 20 km. Rakiety bliskiego zasięgu jak „Sea-Cat" osiągają maksimum 3 km wysokości.

Trzeba zwrócić uwagę, że dobór odpowiedniego systemu rakietowego zależy od sposobu prowadzenia walki i rodzaju okrętu. Stąd też spotykamy (w państwach zachodnich) typowe systemy przeznaczone dla określonych jednostek, na przykład fregat czy stawiaczy min. Mówimy przy tym o systemach, a nie tylko o konkretnych typach pocisków rakietowych, gdyż obecnie każdy rodzaj rakiet może skutecznie działać tylko w połączeniu z systemem wykrywającym cel, z systemem naprowadzania, łączności, systemem koordynacyjno-obliczeniowym i innymi składowymi całego skomplikowanego przedsięwzięcia, określanego po prostu jako — wyrzucenie pocisku rakietowego.

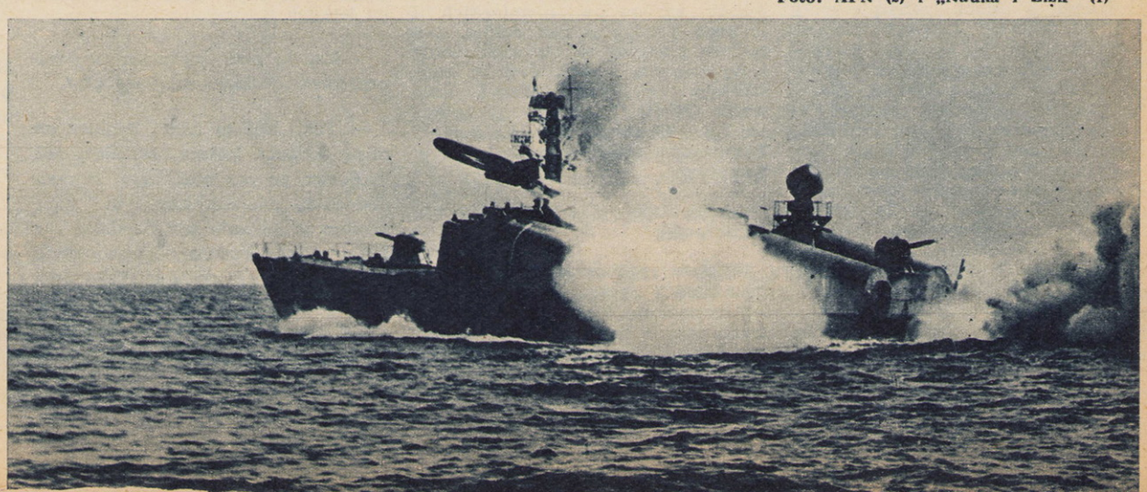
Wspominaliśmy wyżej o rakietach stosowanych przeciw okrętom podwodnym. Warto wyjaśnić, w jaki sposób one działają. Po ustaleniu celu okręt wyrzuca rakietę. Od jej głowicy bojowej po chwili oddziela się silnik startowy, a następnie osłona ładunku bojowego i następuje otwarcie spadochronu hamującego. I teraz, jeśli wyrzucono na przykład torpedę (samonakierowującą się), to spadochron jest niezbędny, w przypadku bomb głębinowych niekonieczny. Torpeda może unosić ładunek konwencjonalny lub termojądrowy.

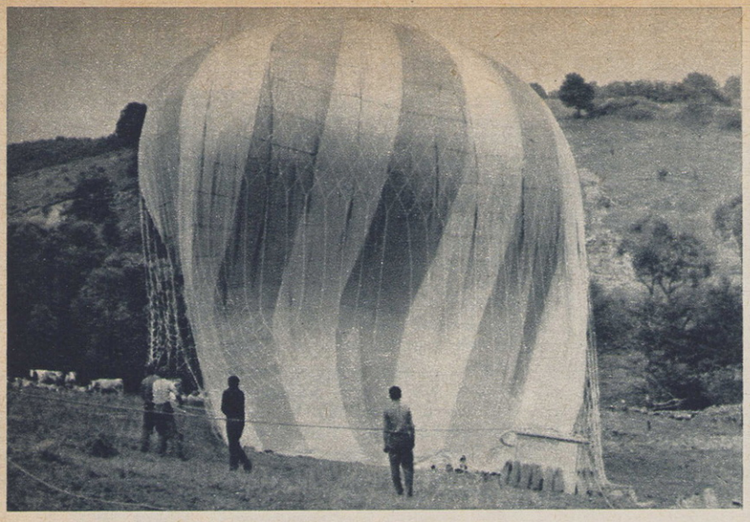
Do najbardziej znanych systemów należy „Asroc" z 1961 roku (USA) i „Malafon" z tegoż roku (Francja). Zasięg tego rodzaju uzbrojenia wynosi od 1,6 do 15 km. System francuski wykorzystuje zwykłą morską torpedę zabudowaną do uskrzydlonej rakiety, zaopatrzonej w silnik pracujący na stałym materiale pędnym.

Jak wygląda uzbrojenie rakietowe współczesnych okrętów Kraju Rad — pokazano na załączonych zdjęciach. (l)

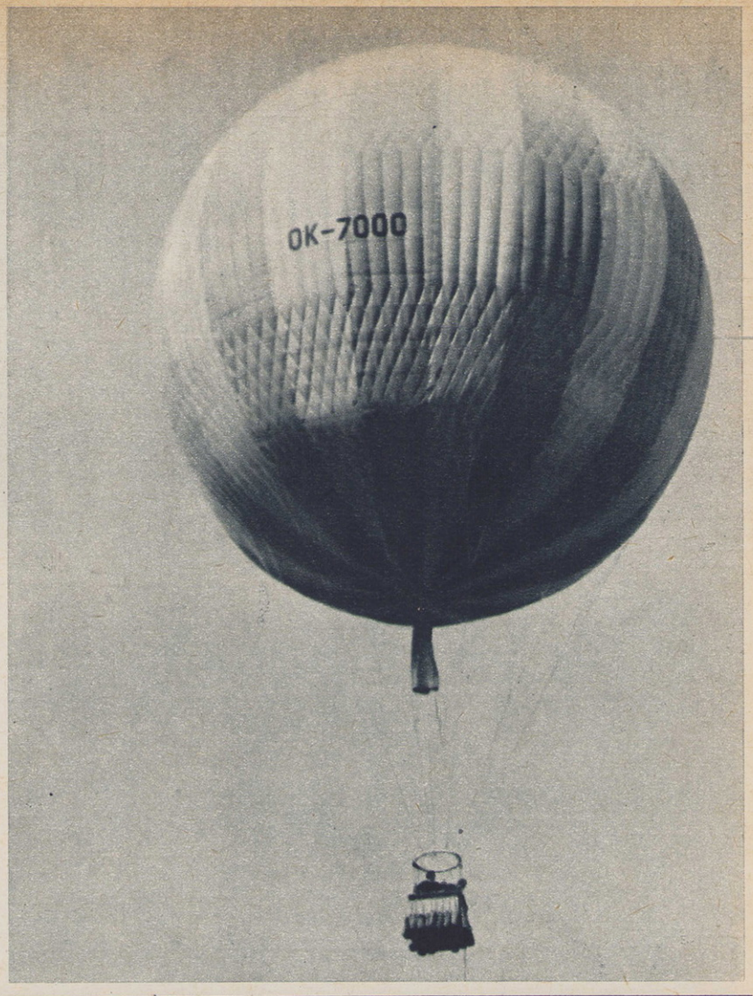


Salwa rakietowych pocisków z pokładu okrętu wojennego. Pociski te przeznaczone są do zwalczania okrętów podwodnych. Spełniają zatem funkcję bomb głębinowych. Z prawej: Radziecki uskrzydlony pocisk rakietowy stosowany na okrętach. U dołu: Nowoczesny kuter rakietowy podczas ćwiczebnego strzelania. Startuje uskrzydlony pocisk. Foto: APN (2) i „Nauka i Zi̇̀n" (1)





Na zdjęciach — sceny z nakręcanego w Czechosłowacji filmu, w którym niepoślednią rolę „grał" balon. Foto: KAREL MASOJIDEK (3)



Napisała:
SARKA
NAVRATILOVA
Korespondencja
własna z Pragi

BALONOWY RENESANS W CSRS

JEST rzeczą charakterystyczną, że ludzkość — w miarę opanowywania przez technikę kolejnych dziedzin życia — skłania się do nawrotu ku prymitywizmowi. Tak, na przykład, byliśmy w dawniejszych latach świadkami wielkiego zainteresowania się „antycznymi" samochodami, dziś zaś obserwuje się nowe hobby — budowę kopii starych samolotów. Nic przeto dziwnego, że kolej przyszła ponownie na aparaty lżejsze od powietrza — balony.

W Polsce tradycje lotów balonowych mają swą ciągłość. W Czechosłowacji — sytuacja przedstawiała się inaczej. Już przed ostatnią wojną zanikał u nas sport balonowy jako taki; balony znalazły wówczas przytulisko jedynie w wojsku. Używane one były przede wszystkim jako cele podczas ćwiczebnych strzelań.

Rozwój sportu balonowego jaki widzimy w ostatniej dobie nie ominął jednak i Czechosłowacji. Trzeba tu zaznaczyć, iż wielce ku temu przyczyniła się dobra współpraca z polskimi pilotami balonowymi. W roku 1966 odwiedził Czechosłowację sławny uczestnik zawodów o puchar Gordon-Bennetta, inż. Zbigniew Burzyński. I chociaż jego wizyta nie miała charakteru sportowego, nasz gość zaofiarował swą pomoc przy nakręcaniu filmu, w którym „grał rolę" jego balon. Fakt ten, a zwłaszcza wzlot polskiego balonu w Pradze, ogromnie przyczynił się do wzrostu zainteresowania baloniarstwem w CSRS. Entuzjaści tego pięknego sportu zaktywizowali swoją działalność i zaczęli poważnie myśleć o budowie własnego balonu. Z końcem 1966 roku praski Klub Baloniarski liczył już 100 członków.

W roku 1967 obserwujemy silny wzrost działalności Klubu. Zorganizowano kursy, na których miłośnicy sportu balonowego zapoznawali się z podstawami meteorologii, nawigacją, sposobami pilotowania balonów, łącznością radiową i innymi dziedzinami wiedzy specjalistycznej, niezbędnej dla przyszłych pilotów balonowych. W połowie roku — rozpoczął się najważniejszy etap: budowa własnego balonu. Aeroklub PRL, reprezentowany przez inż. Burzyńskiego, dostarczył dokumentację. Znalazły się materiały do budowy i teraz „być albo nie być" nowego balonu zależało już tylko od członków Klubu.

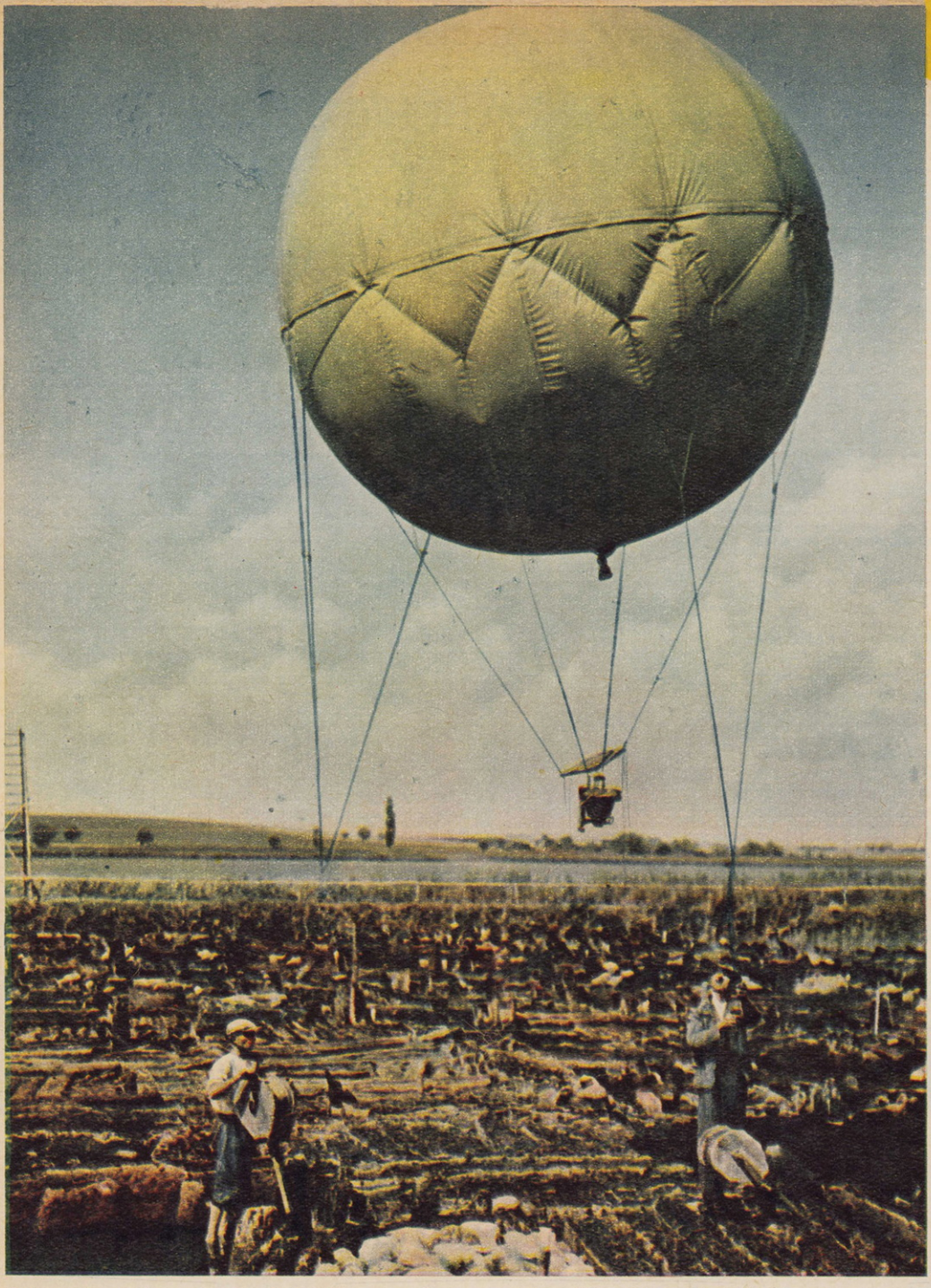
Ruszyli oni do pracy. Bez względu na trudności — postanowili urzeczywistnić swe marzenia. Aż nadszedł długo oczekiwany dzień: gotowy balon zapakowano do samochodu i odesłano na Słowację. Tam się miano przekonać, czy ogromny wysiłek nie poszedł na marne. Podczas próbnego napełniania balonu okazało się, że powłoka zdała egzamin: nie przepuszczała gazu. Wydawało się, że już wszystko jest w porządku, że będzie można zacząć latać. Nikomu nie przyszło do głowy, że minie cały rok zanim dojdzie do pierwszego lotu. Co się stało?

W czasie jednej z kolejnych prób startu, kiedy w koszu znajdowało się pięć osób, balon zaczepił o przewody wysokiego napięcia. Nikomu się wprawdzie nic nie stało, lecz balon odniósł poważne uszkodzenia. Oddaliło to termin pierwszego, właściwego wzlotu. Trzeba było czekać na przyjazd polskich specjalistów, którzy najlepiej mogliby udzielić pomocy przy naprawie powłoki. Znów nastąpił okres stagnacji w sportowej działalności entuzjastów baloniarstwa. Jednak rozbudzony zapał — nie przygasł.

W Pradze powstał nowy klub balonowy. Jego członkowie zgłosili swój akces do aeroklubu i postawili wniosek o zaliczenie baloniarstwa do rzędu dyscyplin sportu lotniczego. Klub ten przyjął nazwę: Montgolfierklub, co wskazuje, że jego głównym celem była budowa balonu na ogrzane powietrze. Niezależnie od tego — postanowiono również zbudować balon napełniany gazem o pojemności 1 600 m³, własnej konstrukcji. Obecnie prace nad tym balonem mają się ku końcowi.

Samo posiadanie balonów — to jeszcze nie wszystko. Ze względu na to, że w Czechosłowacji długo sportu balonowego w ogóle nie było, jest rzeczą konieczną opracowanie nowych zasad działalności tego sportu. Tym też zajmują się obydwa istniejące kluby. Pracy jest pod dostatkiem, gdyż chodzi tu nie tylko o samo wykonywanie lotów, lecz także o przepisy obsługi technicznej — napełniania i składania powłoki oraz o szkolenie personelu naziemnego, korzystanie z lotnisk stałych i przygodnych lądowisk, wreszcie — o wypracowanie zasad szkolenia pilotów i instruktorów balonowych. Chodzi również o stworzenie państwowej wytwórni własnych czechosłowackich balonów.

Ostatnio ukończono budowę pierwszego czechosłowackiego balonu o pojemności 2 200 m³. Otrzymał on nazwę „Praha-68". Jest już więc na czym latać. Jeszcze w tym roku zbudowany będzie następny balon — „Sportka", o pojemności 1 600 m³. Zacznie się szkolenie. Aż przyjdzie dzień, kiedy zaprosimy naszych przyjaciół z Polski, którzy nam ukazali wspaniałe piękno tego sportu, na zawody. Już teraz cieszymy się, czekając na tę chwilę. Bo przecież nie będzie to trwało tak długo, jak samo tworzenie baloniarstwa.



Balon na uwięzi z aparaturą fotograficzną nad terenem wykopalisk w Biskupinie. Zdjęcie z okresu przedwojennego (ze zbiorów archiwum PMA w Warszawie).

ZDJĘCIA LOTNICZE W POLSKICH BADANIACH ARCHEOLOGICZNYCH

Mgr Jan Sieklicki

Państwowe Muzeum Archeologiczne w Warszawie

Zdjęcia: Tadeusz Biniewski

ARCHEOLOGIA polska posiada obecnie ugruntowaną, dardzo wysoką pozycję. Prace wykopaliskowe dostarczyły rewelacyjnych niejednokrotnie rezultatów dla poznania pradziejów i wczesnych dziejów Polski, a także wielu zabytków z czasów późniejszych.

Jest zrozumiałe, że dla osiągnięcia pomyślnych wyników w tych badaniach istotny jest wybór miejsca przyszłych wykopalisk, poparty gruntowną znajomością terenu. Otóż niezastąpione są tutaj właśnie zdjęcia lotnicze, na których widać doskonale ukształtowanie powierzchni ziemi. Można więc prześledzić zarysy wałów czy fos dawnych grodów, można odczytać układ starych dróg lub przepraw, odkryć ślady obiektów często niewidocznych. W tym przypadku najlepiej jest robić zdjęcia wczesną wiosną lub późną jesienią, kiedy nie ma bujnej szaty roślinnej.

Można również stwierdzić, co znajduje się pod glebą orną lub darniną, bowiem na miejscu ruin albo fundamentów kamiennych budowli oraz grobów roślinność jest znacznie niższa, natomiast tam, gdzie ziemia orna zawiera więcej próchnicy stanowiącej pozostałość po drewnianych, zbutwiałych konstrukcjach, zboża i trawy rosną wyżej i posiadają intensywniejsze zielone zabarwienie.

Pożyteczne są również zdjęcia lotnicze odsłoniętego terenu podczas prac wykopaliskowych, zwłaszcza gdy występuje większa ilość obiektów. Na tej podstawie można było np. w Biskupinie odtworzyć rozplanowanie osady prasłowiańskiej sprzed 2 500 lat.

Na niewielką skalę zdjęcia z tak zwanego **lotu ptaka** robiono dla potrzeb archeologii już w okresie międzywojennym. Pierwsze — w 1929 roku, nad morzem w Rzucewie, koło Pucka. Z wodnosamolotów Dowództwa Marynarki Wojennej sfotografowano obszar przybrzeżny ze znaną osadą sprzed 4 tysięcy lat — z końca młodszej epoki kamiennej. Następnie w 1935 roku robiono zdjęcia w Biskupinie i okolicy (brał w tym udział Poznański i Toruński Pułk Lotniczy) oraz sfotografowano kilkanaście grodzisk w Wielkopolsce.

Dla zrobienia zdjęć odsłoniętego wykopaliska w Biskupinie zastosowano natomiast mały balon na uwięzi, który mógł unieść w górę aparaturę fotograficzną. Balon ten, wykonany na podstawie projektu dra Zdzisława Rajewskiego, mierzył 3 m średnicy i przy pojemności 23 m^3 wodoru mógł unieść ładunek 35 kG. Ciężar linek stalowych nie dopuszczał jednak do uzyskania pułapu większego niż 150 m.

W Polsce Ludowej, dzięki wszechstronnej pomocy Ministerstwa Obrony Narodowej, przystąpiono do robienia zdjęć lotniczych na wielką skalę. Posługiwano się przeważnie śmigłowcami, które są bardziej przydatne niż samoloty i balony. Obserwacje i zdjęcia terenu można wykonywać z okien kabiny, przez specjalny otwór umieszczony w podłodze oraz z otwartych drzwi kabiny. W dużym śmigłowcu obserwacje może prowadzić większa liczba osób. Ważne jest również to, że śmigłowiec może przez dłuższy okres czasu zawisnąć nad badanym obiektem.

Wymienimy tylko najciekawsze loty. W listopadzie 1958 roku i wczesną wiosną 1959 roku wykonano obserwacje i zdjęcia Pola Grunwaldzkiego. Objęły one obszar około 240 km^2. W dużym śmigłowcu prowadziła badania ekipa archeologów z Państwowego Muzeum Archeologicznego w Warszawie. Śmigłowiec prowadził kapitan pilot Korycki. W czerwcu 1959 roku przystąpiono do wykonania zdjęć grodzisk mazowieckich ze śmigłowca oraz z samolotu. Sporządzono wówczas około 100 fotografii obiektów z terenu całej Polski, głównie na Kujawach i Pałukach.

W tym samym roku ówczesny dowódca Pomorskiego Okręgu Wojskowego gen. dyw. Z. Huszcza przydzielił archeologom mniejszy śmigłowiec, w którym bogato oszklona kabina zapewniała lepsze pole widzenia. Przeprowadzono lot na trasie Nakło, Smuszewo, Wapno, Izdebno, Żnin, Sobiejuchy; śmigłowiec pilotował porucznik Galiński. Udostępniono również do wglądu archeologów inne zdjęcia lotnicze.

Szerzej na ten temat pisze prof. dr Zdzisław Rajewski w pracy „Helikoptery w badaniach archeologicznych" („Wiadomości archeologiczne", T. XXVI, z. 3-4).

Ogółem w naszych kartotekach znajduje się ponad 4 tysiące zdjęć z całego kraju. Wyróżniają się one bardzo wysokim poziomem technicznym.

Dla uczczenia 25 rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego — Państwowe Muzeum Archeologiczne w Warszawie w porozumieniu z Głównym Zarządem Politycznym WP przygotowuje wystawę poświęconą właśnie zdjęciom lotniczym o tematyce archeologicznej.

W tymże muzeum czynna była w roku bieżącym wystawa tego rodzaju zdjęć lotniczych z Europy zachodniej i Bliskiego Wschodu, przekazana przez ambasadę francuską.

WYŻEJ:
Zdjęcie grodziska Szarlej koło Inowrocławia. Widoczne jest wzgórze dawnego grodu, zarys fosy i teren podgrodzia.

Z LEWEJ:
Śmigłowiec podczas wykonywania zdjęć fotograficznych nad terenem prasłowiańskiej osady w Biskupinie. Widoczna jest rekonstrukcja bramy obronnej, walów i palisady.

Tak to wygladało

Donosiliśmy już o sensacyjnym, po raz pierwszy na świecie dokonanym skoku grupy 50 spadochroniarzy i spadochroniarek Centralnego Klubu Spadochronowego Wojsk Powietrzno-Desantowych ZSRR z wysokości 100 metrów, bez spadochronów zapasowych. Tylko 13 sekund dzieliło zeskok każdego spadochroniarza — od lądowania na ziemi. Wyżej: Zdjęcie ukazujące poszczególne momenty desantu.

RADZIECCY SZYBOWNICY BIJĄ REKORDY ŚWIATA

CZTERY nowe rekordy ustanowili ostatnio radzieccy szybownicy, wykonując loty treningowe w rejonie Orła.

Znana szybowniczka Tamara Zagajnowa, na dwumiejscowym szybowcu „Blanik" z pasażerem, przeleciała trasę trójkąta 500 km ze średnią prędkością 69 km/h. Jest to rekord międzynarodowy w klasie kobiet. Również na trasie trójkąta 500 km ustanowił nowy rekord ZSRR w klasie mężczyzn mąż Tamary — Walerij Zagajnow. Osiągnął on, na jednomiejscowym szybowcu A-15, średnią prędkość 80 km/h. Poprzedni rekord należał od dwóch lat do kijowskiego szybownika J. Rudeńskiego i wynosił 71,4 km/h.

Ponadto dwa nowe rekordy krajowe ZSRR ustanowili na trasie trójkąta 500 km: Anatolij Kowal, na szybowcu „Blanik" z pasażerem, uzyskując średnią prędkość 72 km/h oraz Ludmiła Korowina, na jednomiejscowym „Blaniku", osiągając prędkość 63 km/h.

Okres przed XI Szybowcowymi Mistrzostwami Świata radzieccy szybownicy, wyznaczeni do reprezentacji ZSRR, wykorzystali na intensywny trening. Loty treningowe przeprowadzano m. in. na Kaukazie, w Mołdawii oraz w rejonie Orła, przystosowując się do różnego rodzaju warunków meteorologicznych. Nasze zdjęcie przedstawia jednego z radzieckich reprezentantów, mistrza sportu klasy międzynarodowej Jewgienija Rudeńskiego, przed lotem treningowym na szybowcu A-15 (klasa otwarta).

SPORT SAMOLOTOWY

● **Intensywne** przygotowania do mistrzostw świata w akrobacji samolotowej prowadzą piloci NRF. Przeprowadzanych jest cały szereg skoszarowanych kursów treningowych, na których o prawo wyjazdu do Magdeburga walczą najlepsi akrobaci zachodnioniemieccy, w tej liczbie Greb, Hössl, Langenbach, Holzberger, Patzig i Hecht.

● **Włosi** pobili, na sportowym samolocie odrzutowym Aermacchi MB 326, aż 12 rekordów międzynarodowych w klasie C1d, grupa III (odrzutowce o ciężarze od 1 750 do 3 000 kG). Cztery z pobitych rekordów znajdowały się dotychczas w rękach pilotów polskich (na „Iskrze"). Między innymi na Aermacchi osiągnięto wysokość 17 315 m oraz prędkość 880 km/h na bazie 25 km, jak również średnią prędkość 777 km/h na trasie zamkniętej o obwodzie 500 km.

● **Straciwszy** orientację, lądował w rejonie Cottbus (NRD) fiński pilot na jednosilnikowym samolocie sportowym, lecąc z Pragi do Berlina — Schönefeld. Lądowanie odbyło się pomyślnie i wkrótce Fin mógł dalej kontynuować lot.

SZYBOWNICTWO

● **Podczas** jednego z lotów wykonywanych w Szwajcarii były mistrz świata, zachodnioniemiecki pilot Heinz Huth, zaatakowany został przez dwa orły. Drapieżne ptaki zaniechały ataków na szybowiec Hutha dopiero po kilku dłuższych chwilach bezskutecznych usiłowań zniszczenia „przeciwnika". Huth wyszedł z opresji cało. Podobne przypadki zdarzały się już i innym pilotom szybowcowym.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **W USA** odbyły się spadochronowe mistrzostwa studentów. Wzięło w nich udział 120 skoczków z 38 szkół zawodowych, uniwersytetów i innych uczelni wyższych. Tytuł mistrza studenckiego USA zdobył Jeff Russell z Southeastern La College, zaś w klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajęła reprezentacja Akademii Wojskowej (U. S. Military Academy).

PRZEMYSŁ LOTNICZY

● **Radziecki** samolot skróconego startu An-14 „Pszczółka" budowany jest obecnie w ZSRR w dużych seriach.

● **Dwa** samoloty CL-215A zamówiła Francja w Kanadzie. CL-215A, którego prototyp odbył pierwsze loty w końcu października ub. r., przeznaczony jest do zwalczania pożarów lasów. Może on zabrać w swych zbiornikach 2 tysiące litrów wody i przewieść ją na odległość 225 km, a następnie wrócić do bazy.

● **Rollason** „Beta" — taką nazwę nosi nowy brytyjski „minisamolot". Może on być wyposażony, do wyboru w silnik Continental o mocy 55, 65 lub 90 KM. Z silnikiem 65 KM „Beta" osiąga prędkość maksymalną 226 km/h i prędkość wznoszenia 5,1 m/s.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

● **Oczekuje** się podpisania pomiędzy „Bałkan" (dawniej Tabso — Bułgaria) a „Lebanese International Airways" (Liban) umowy o wydzierżawieniu dla „Bałkan'u" samolotu Convair-990A. „Bałkan" przewiduje wykorzystywanie w okresie od pierwszego czerwca do końca br. co najmniej około 250 godzin lotu miesięcznie.

● **W Barcelonie** zbudowano kosztem 180 mln pesetów nowy budynek portu lotniczego o szczytowej zdolności odprawy 1200 pasażerów w ciągu godziny. Port lotniczy dysponuje płytami postojowymi dla 68 samolotów.

● **KLM** i **„Aerofłot"** uruchomiły ekspressowe przesyłanie towarów na trasie Europa zachodnia — Daleki Wschód. Trasa ta skraca z 18 do siedmiu dni transport towarów. Samoloty An-12 przewożą ładunki z Amsterdamu do Moskwy. Tam zostają przeładowane do samolotów liniowych „Aerofłotu", które przewożą je do Władywostoku. Przewiezione samochodami do portu Nachodka zostają załadowane na statki i drogą morską docierają do Jokohamy.

● **Władze** lotnicze Wielkiej Brytanii ograniczyły prawa islandzkiego towarzystwa lotniczego „Loftleidir" do zabierania raz w tygodniu 85 pasażerów z Londynu i 85 z Glasgow na przelot do USA i Kanady. Samolot CL-44 zabiera 187 pasażerów. Pozostałą ilość 17 pasażerów linie te mogą przewozić jedynie do Islandii. „Loftleidir" nie jest członkiem IATA i przez stosowanie niższych taryf konkuruje z powodzeniem z innymi przewoźnikami, mimo że eksploatuje na trasie atlantyckiej samoloty turbośmigłowe.

● **Budowany** przez zakłady BAC w Filton drugi prototyp samolotu „Concorde" jest już poważnie zaawansowany. Został on już nawet pomalowany. Równolegle prowadzone są próby silników, uzyskiwania wstecznego ciągu, pomiary hałasu itp.

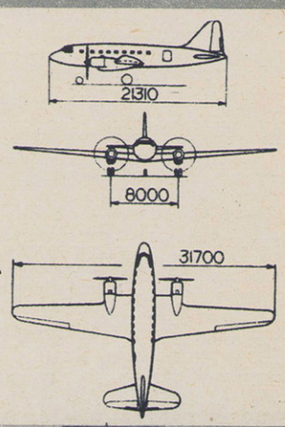
● **Wkrótce** po oficjalnym zamknięciu wystawy lotniczej w Hanowerze ukradzione zostały cenne urządzenia wartości około 150 tys. dolarów.

● **AUA** — Austriackie Linie Lotnicze obchodziły przed kilkunastoma dniami dziesięciolecie swojego istnienia. Pierwszą trasą AUA było połączenie Wiedeń — Zurych. Obecnie na tej trasie wspólnie ze Swissair'em AUA wykonuje pięć lotów dziennie. Samoloty AUA latają m. in. również do Warszawy.

SAMOLOTY KRAJU RAD

Ił-12

JESZCZE w 1944 roku zespół konstruktorski Siergieja Iljuszyna zaczął opracowywać specjalny samolot pasażerski średniego zasięgu, który by można było eksploatować we wszystkich strefach klimatycznych ZSRR. W dniu 7 stycznia 1946 r. piloci doświadczalni bracia W. i K. Kokkinaki wykonali na nowym samolocie pierwszy lot. Maszyna pod oznaczeniem Ił-12 została przyjęta do produkcji seryjnej.



Ił-12 był całkowicie metalowym jednopłatowcem, ze skrzydłami o powierzchni 103 m². Kabina pasażerska mieściła 21-27 osób. Dwa silniki ASZ-82 FN o mocy przy starcie 1850 KM każdy i czterołopatowe śmigła (z możnością ustawiania ich w „chorągiewkę") umożliwiały wykonywanie lotu również z jednym silnikiem pracującym. Ciężar całkowity samolotu — 17 ton. W trakcie produkcji seryjnej konstruktorzy wnieśli do samolotu cały szereg istotnych ulepszeń.

Maksymalna prędkość Ił-12 na wysokości 2 000 m dochodziła do 400 km/h, średnia prędkość — 300 — 320 km/h, zasięg — do 1 900 km. Nawet z pełnym obciążeniem Ił-12 mógł startować z lotnisk nie posiadających betonowych pasów startowych, przy czym rozbieg nie przekraczał 500 m, zaś dobieg — 700 m.

Oprócz służby na liniach krajowych ZSRR Ił-12 eksploatowany był również na trasach międzynarodowych. Samolot ten wykonał także szereg pomyślnych lotów do Arktyki i na Antarktydę. (z)

Astronautyka i technika rakietowa

Dnia 14 czerwca przelatywała w pobliżu Ziemi mała planetoida o nazwie Ikar. W związku z tym czysto astronomicznym wydarzeniem prasa codzienna na Zachodzie zapewniała kilka miesięcy temu o możliwości zderzenia z Ziemią. O ile czytamy spokojnie tę notatkę, zderzenie nie nastąpiło, a sensację wokół Ikara wywołał prawdopodobnie błąd w obliczeniach — tak przynajmniej twierdzą nasi astronomowie. Planetoida Ikar ma masę mniej więcej równą Giewontowi, a średnicę około dwóch kilometrów. Fantaści proponowali uczonym, aby skorzystali z niebywałej okazji i wysłali statek kosmiczny na Ikara i umożliwili w ten sposób odbycie dalekiej podróży. Zapomnieli oczywiście o podstawowym fakcie: jeśli statek byłby zdolny dogonić planetoidę to i sam mógłby lecieć po tej samej orbicie. Ikar przeleciał w odległości 6 360 000 km od Ziemi.

•

Przy wykorzystaniu sztucznych satelitów telekomunikacyjnych typu „Mołnia-1" Związek Radziecki realizuje obecnie dwustronną wymianę programów telewizyjnych z Polską, Bułgarią, Węgrami, NRD, Rumunią i Czechosłowacją oraz krajami „Eurowizji".

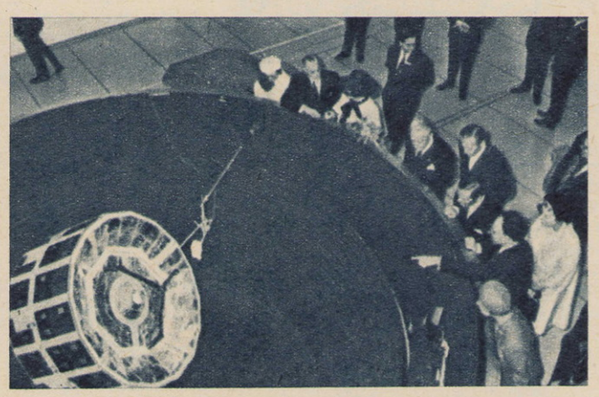
•

Jak wynika z analizy ostatniej wyprawy sondy księżycowej „Surveyor-VII", krater Tycho powstał od uderzenia ogromnego meteora w podłoże naszego naturalnego satelity. Wiek krateru oblicza się na około milion lat, co oznacza, że jest on stosunkowo młody w porównaniu do tak zwanych „mórz księżycowych", których wiek oceniają astronomowie na 500 milionów lat.

•

W stolicy Austrii odbędzie się w dniach 14—27 września międzynarodowa konferencja pod auspicjami ONZ poświęcona badaniom i pokojowemu wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej. U Thant, sekretarz generalny ONZ, określił nadchodzącą konferencję jako ważny pomost, który połączyć może narody zaawansowane w badaniach Kosmosu z narodami nie prowadzącymi takich badań. Spodziewany jest udział około 600 delegatów z całego świata i złożenie około 250 referatów. A oto główna tematyka konferencji: telekomunikacja satelitarna; meteorologia; nawigacja; technika kosmiczna; biologia i medycyna; zastosowanie techniki kosmicznej w przemyśle: wychowanie i szkolenie; współpraca międzynarodowa; ekonomia. Sekretarzem konferencji z ramienia ONZ będzie A. H. Abdel-Ghani szef wydziału do spraw Kosmosu przy ONZ.

Sławny pojazd rakietowy „Wostok" Jurija Gagarina spoczywa na odpowiednio przygotowanym cokole przed moskiewskim „Pawilonem Kosmosu". Jest on jednym z wielu pomników w Kraju Rad, upamiętniających kolejne osiągnięcia nauki i techniki radzieckiej.



Jak już informowaliśmy, w Noordwijk w Holandii powstało centrum badań kosmicznych (ESTEC). Tu znajduje się między innymi komora próżniowa, służąca do sprawdzania gotowych sztucznych satelitów Ziemi i innych obiektów kosmicznych. Na zdjęciu powyżej — fragment komory z satelitą „Heos".

•

W końcu roku ubiegłego zmarł w wieku 54 lat w ZSRR profesor Aleksander Lebiedinskij, wybitny fizyk Kosmosu. Jego pionierskie odkrycia stanowią trwały dorobek naukowy. Umożliwiły one między innymi zrozumienie zależności zachodzących między „pogodą" panującą na obszarach pozaziemskich, a „pogodą" na powierzchni naszej planety.

•

Jak wynika z doniesień prasy francuskiej, przemysł lotniczy i rakietowy tego kraju będzie zaprezentowany w Japonii w październiku roku bieżącego na pięć dni trwającej wystawie zorganizowanej w okolicy Tokio.

•

Wielka Brytania mimo rezygnacji z udziału w „europejskich" zamierzeniach kosmicznych przewiduje umieszczenie na orbitach ziemskich trzech satelitów. Ma to nastąpić w 1968 roku. Satelity noszą kryptonimy X-1, X-2 i X-3.

•

Dr Glenn Seaborg, amerykański fizyk atomowy i laureat nagrody Nobla, przewiduje rozwój satelitów do bezpośredniej transmisji telewizyjnej. Satelita taki byłby wyposażony w mały reaktor atomowy jako źródło energii i zdolny do przekazywania obrazów do dowolnego punktu globu ziemskiego. Satelita-olbrzym — zdaniem Seaborga — będzie logicznym następstwem rozwoju techniki kosmicznej i ułatwi porozumienie ze wszystkimi narodami.

•

SETIS — to skrót francuskiej nazwy pierwszego towarzystwa akcyjnego w Europie zachodniej, które ma zamiar rozwijać i subsydiować programy kosmiczne. A oto udziałowcy spółki i ich procentowy wkład: NRF — 12 proc., Anglia — 12 proc., Francja — 29 proc., Italia — 13 proc., Belgia — 6 proc., Holandia — 4 proc.

•

NASA powołała niedawno „radę astronomiczną", złożoną z 12 astronomów i fizyków. Przewodniczącym rady został dr Leo Goldberg, dyrektor obserwatorium z uniwersytetu Tarvard.

SŁAWNI LOTNICY

JEDEN z czołowych pilotów szybowcowych CSRS lat pięćdziesiątych, Vladislav Zejda, zaczął latać w 1951 r. Był wtedy członkiem Aeroklubu Brneńskiego. Już w stosunkowo krótkim czasie dał się poznać jako kandydat na szybowcowego pilota wyczynowego. Już w rok po rozpoczęciu szkolenia uzyskał Srebrną Odznakę Szybowcową. W 1952 r. brał udział w Okręgowych Zawodach Szybowcowych i wywalczył na nich pierwsze miejsce. W 1955 r. Vladislav Zejda uzyskał Złotą Odznakę oraz, startując w II Ogólnokrajowych Zawodach Szybowcowych, zajął w ostatecznej punktacji trzecie miejsce. Najpomyślniejszym w sukcesy sportowe dla Zejdy był rok 1957. Wówczas to uzyskał on jako 32 pilot na świecie Diamentową Odznakę Szybowcową. Uczestnicząc w III Ogólnokrajowych Zawodach Szybowcowych zdobył tytuł mistrza Czechosłowacji, następnie odniósł piękny sukces, zdobywając pierwsze miejsce w Szybowcowych Mistrzo-

Vladislav Zejda

stwach Francji oraz ustanowił rekord międzynarodowy w przelocie docelowo-powrotnym, bijąc w ten sposób dotychczasowy rekord należący do pilota amerykańskiego. Ponadto w 1957 roku powołano go w skład szybowcowej kadry narodowej.

Miał wielką szansę udziału w VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata, które odbyły się w 1958 roku w Lesznie. Ze względu jednak na niedyspozycję nie zakwalifikował się do reprezentacji swego kraju. W 1959 roku zajął drugie miejsce na IV Ogólnokrajowych Zawodach Szybowcowych. Rok później startował w NRD, a w 1961 roku w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie. Zajął wówczas na 55 uczestniczących zawodników 21 miejsce (startował na „Musze Standard").

Ogółem Vladislav Zejda ustanowił 15 rekordów krajowych Czechosłowacji, z których dwa uznane zostały za rekordy międzynarodowe. Pierwszy z nich — to przelot docelowo-powrotny Vrchlabi — Trencin — Vrchlabi (518,066 km), drugi zaś — przelot otwarty na trasie Zamberk — Brad (644,708 km). Przy tej okazji warto przypomnieć o pięknym wyczynie Zejdy, dokonanym na mistrzostwach Francji w 1957 roku, a mianowicie przelocie otwartym na odległość 565 km zakończonym w nocy na fali.

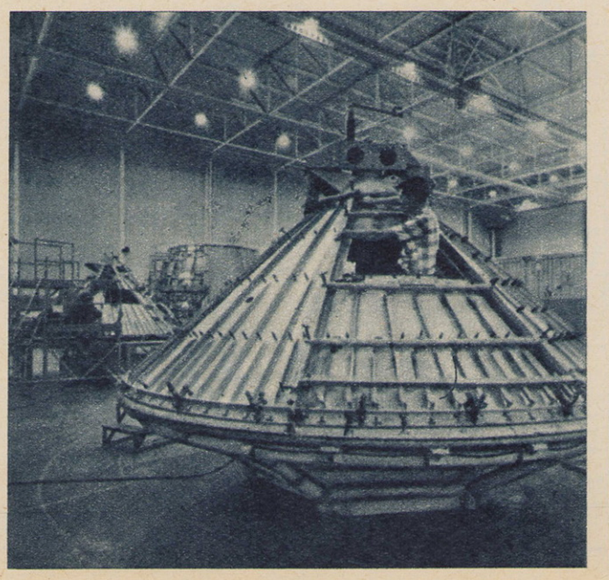
Vladislav Zejda wylatał ogółem na szybowcach ponad 2 000 godzin i przeleciał blisko 50 tysięcy km. Latał na wielu szybowcach produkcji krajowej i zagranicznej. (m)

PO DRODZE NA KSIĘŻYC

NASZ naturalny satelita „zbliża" się coraz bardziej do Ziemi. Dzięki sondom poznaliśmy już prawie każdy zakamarek Srebrnego Globu, umiemy odczytać skład chemiczny jego podłoża i wkrótce wybierzemy się tam osobiście, aby potwierdzić dawne obserwacje i zdobyć nowe. Przygotowując opinię społeczną do tego niewątpliwego już faktu, jakim będzie lot na Księżyc, ukazują się różne publikacje popularyzujące zagadnienia księżycowe. W roku ubiegłym wydano w Leningradzie niezwykle interesującą książkę zatytułowaną „Dzień dobry Księżycu". Autorzy jej: kandydat nauk technicznych W. Pietrow i pisarz P. Jurewicz omówili w niej sprawy związane z Księżycem, a więc historię badań pośrednich i bezpośrednich za pomocą sond i próbników oraz osiągnięcia uzyskane za pomocą automatycznej stacji-sondy „Łuna-13". Ponadto w książce znalazły odbicie takie zagadnienia, jak nawigacja kosmiczna, metody i środki służące dla wypraw księżycowych. Dobre, przejrzyste rysunki ułatwiają jeszcze bardziej przyswojenie treści. W powodzi prac poświęconych Księżycowi, książka „Dzień dobry Księżycu" zasługuje na pewno na wyróżnienie bodaj za to, iż jest dostępna dla każdego. Zasługę w tym mają zarówno autorzy, jak i wydawcy. Książka jest bardzo tania (38 kopiejek = 3,80 zł) i dostępna dla kieszeni uczniowskiej.

NOWY STATEK „APOLLO"

Nowy statek „Apollo" o zwiększonej masie całkowitej do 5 880 kg będzie miał, jak zapewnia wytwórca z North American w Downey, znacznie wytrzymalszą konstrukcję, opracowaną zgodnie ze wskazaniami komisji badającej statek po pamiętnym, tragicznym pożarze. Na zdjęciu poniżej — fragment prac przy szkielecie nowego statku.



W PEŁNI SEZONU

W czerwcu właściwie myśli się tylko o pomyślnym zakończeniu zajęć szkolnych oraz o dobrym spędzeniu wakacji. Między tymi ważnymi sprawami można z powodzeniem zajmować się modelarstwem, czego dowodem liczny udział młodzieży w bogatych imprezach ostatnich dwóch miesięcy. Na szczególne podkreślenie zasługuje w tym roku inicjatywa małych klubów i ośrodków, które w najrozmaitszych formach przeprowadzały bardzo ciekawe imprezy sportowo-modelarskie. Pewne zawody, jak na przykład lubińskie dla małych gumówek, stały się już tradycyjną imprezą, ściągającą coraz to więcej dzieci i młodzieży. Piękne i modne niegdyś zawody wodnosamolotów w Olsztynie przekształciły się w „Puchar Bałtyku", a inne, jak na przykład białostockie zawody bezogonowców zniknęły, nie odradzając się na razie w innym miejscu. Podobnie z modelami latającymi na zboczu. Jedna ustrzycka impreza gromadziła już sporą liczbę zainteresowanych, obecnie mamy cztery tego rodzaju imprezy: Ustrzyki, Jeżów, Kielce i Kraków. Taka „deglomeracja" na pewno jest potrzebna, gdyż umożliwia większej liczbie zawodników uprawianie lotów zboczowych. Lotów, dodajmy, coraz modniejszych w świecie. Byle górka awansować potrafi do rangi zbocza. Zasługa w tym na pewno sterowania prętem magnetycznym i sterowania zdalnego.

Ale jeśli mowa o pręcie magnetycznym, trzeba zasygnalizować ukazanie się 25 numeru „Planów modelarskich" (dodatek w cenie 18 zł do nr 3 „Modelarza"), poświęconego trzem modelom zboczowym konstrukcji Wiesława Jakubowskiego. Doskonałe plany i wypróbowane modele naszego nestora sterowania magnetycznego godne są polecenia wszystkim tym, którzy chcą coś w tej dziedzinie osiągnąć. Tu warto przypomnieć, że Jakubowski demonstrował swój pierwszy model sterowany prętem magnetycznym w Jeżowie w roku 1957. Plany i opis budowy, w którym omówiono nie tylko techniczną stronę sterowania, ale i własne doświadczenia z oblatywania — są cennym dorobkiem zasłużonego konstruktora z Zakopanego. Uzupełnieniem omawianego numeru „Planów" jest model silnikowy na uwięzi, przeznaczony dla treningu. Opracowanie Jerzego Kaczorka z Wrocławia. I tu plan na poziomie europejskim, a model wypróbowany.

Jednym słowem „udał się" najnowszy numer planów modelarskich, czego nie można powiedzieć o trzecim numerze „Modelarza", który ukazał się z trzymiesięcznym opóźnieniem i niestety nie przynosi nic godnego uwagi ani dla młodych, ani dla starszych miłośników modelarstwa. Rozpoczęty cykl historycznych samolotów przerwano, a informacje podano mocno zdezaktualizowane. Jeśli tak dalej pójdzie, to omówienie imprez letnich znajdziemy w numerach zimowych.

Jedynym osiągnięciem omawianego zeszytu jest zwiększony udział autorów ze środowiska APRL, co świadczy o zacieśniającej się coraz bardziej współpracy dwóch organizacji, ale również wykazuje, że w LOK-u osiągnięcia modelarskie nie są zbyt liczne. Oczywiście, stwierdzenie takie jest krzywdzące, ale formalnie, po lekturze „Modelarza" — słuszne.

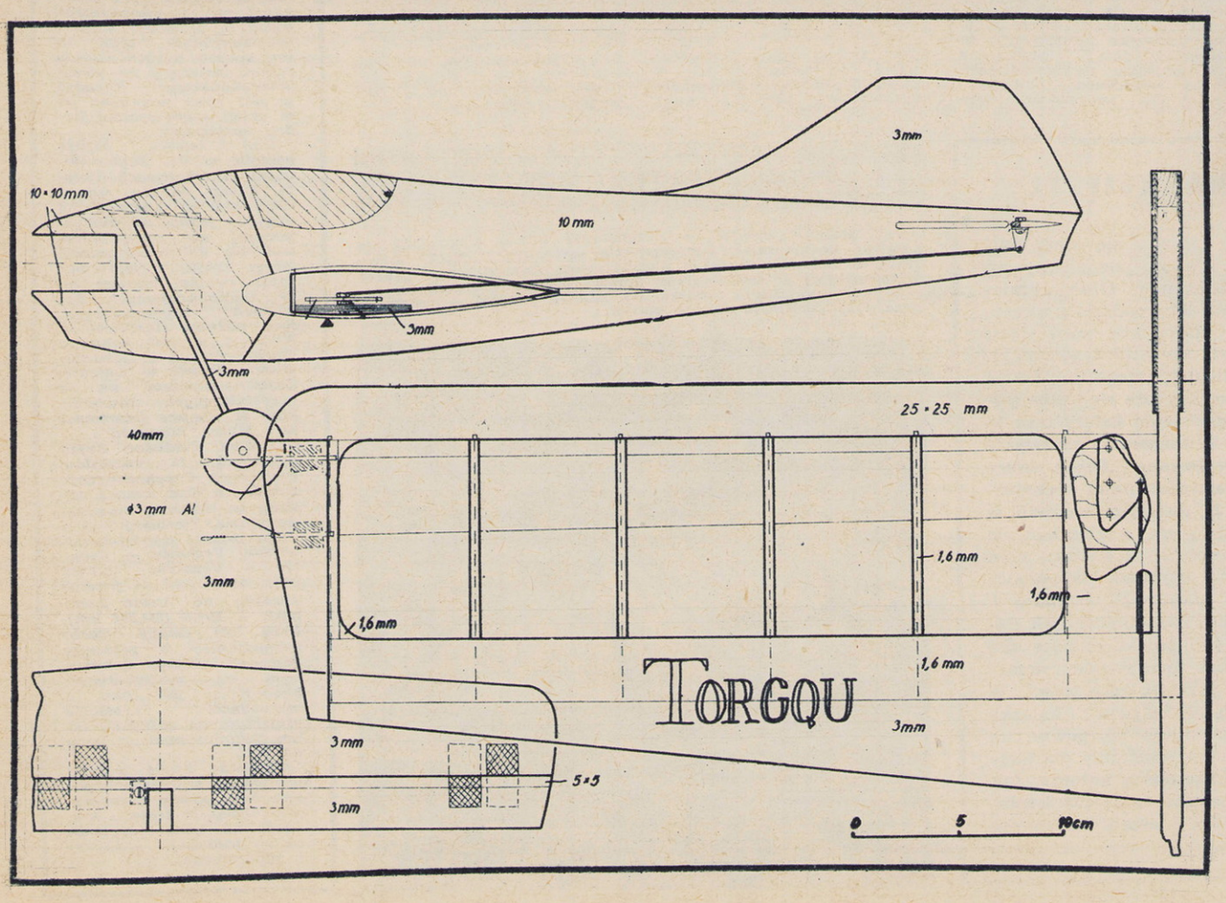
Sezonową nowością, o której dotąd wspominaliśmy tylko marginesowo, jest nowa książka Janusza Wojciechowskiego „Budowa i pilotaż radiomodeli" (WKiŁ). Praca ta, tworząca wraz z poprzednio wydanym „Zdalnym kierowaniem" dwutomową całość, jest pierwszą książką przeznaczoną dla początkującego radiomodelarza. Omówiono w niej gruntownie budowę najprostszych urządzeń nadawczych i odbiorczych, w zastosowaniu do różnych typów modeli zarówno latających, kołowych, jak i wodnych. Najwięcej miejsca poświęcono jednak modelom latającym. Niezwykle interesująco podano sposoby regulacji i oblatywania modeli zdalnie kierowanych oraz zasady akrobacji, ważnej dyscypliny na współczesnych zawodach modelarskich. Do książki dodano plany kilku modeli, narysowane w wielkości naturalnej. Całość bardzo starannie przygotowana przez znanego zresztą specjalistę od zagadnień zdalnego kierowania. Nowy tom jest tym bardziej cenny, bo przeznaczony dla mało zaawansowanych. Gdyby udało się w następnych wydaniach obniżyć cenę tego rodzaju książek, zadowolenie po stronie odbiorcy byłoby na pewno całkowite. I jeszcze drobna uwaga krytyczna. Plany zostały źle wydrukowane. Poszczególne człony rysunków tak rozmieszczono, że zupełnie nie można ich praktycznie wykorzystać — chyba, że kupi się drugi komplet planów(!), Jeśli na przykład kadłub modelu narysowano w połowie na jednym arkuszu, to druga połówka powinna się znaleźć na drugim arkuszu, który się dokleja. Tymczasem rysunki połówek kadłuba szybowca znalazły się na jednym arkuszu, ale na odwrocie. I to nieporozumienie czy niedopatrzenie zaszkodziło poważnie planom (nie wszystkim), czego nie ratuje nawet piękne opakowanie książki w polietylenową torebkę.

Po sukcesach rakietowych za granicą — nasi mistrzowie odpoczywają, szykując się do kolejnej batalii, tym razem w Krakowie. O modelarstwie rakietowym dowiedzieli się również szybownicy, oglądając podczas otwarcia mistrzostw leszneńskich start modeli rakiet. To też symbol nowej techniki i czasów. Kto pozwoliłby jeszcze dziesięć lat temu na pokaz rakietowy, naraziłby się na kpiny, a wszyscy by mówili o zagrożeniu całego miasta.

Przy okazji wspomnienia o rakietach reprodukujemy zdjęcie, które nadesłał nam J. Jarończyk z Muszyny. Na zdjęciu same dziewczęta coraz śmielej uczestniczące w zawodach. Te koleżanki startowały w tym roku w Łososinie Dolnej. Od lewej: Anna Załuska, Janina Rączka, Jadwiga Jarończyk i Urszula Ulman (Kraków). Kto wie, może właśnie małe rakietnictwo przyczyni się do większego udziału dziewcząt w sportach lotniczych?

Na zakończenie krótka tylko informacja. W najbliższych numerach rozpoczniemy druk planów i opisu budowy nowego silnika modelarskiego z krążącym tłokiem, opracowanego przez mgra inż. Juliana Fałęckiego. Silnik — rewelacja, a wszystkie rysunki wykonawcze podane zostaną w wielkości naturalnej.

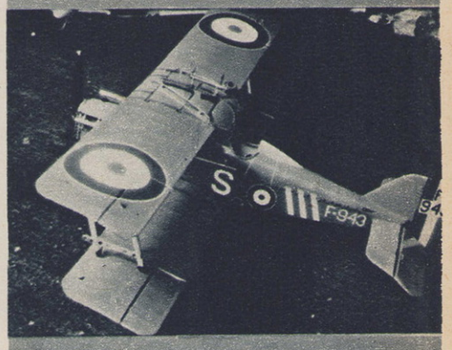
P. E.



MODEL NA UWIĘZI Z FINLANDII

Modelarze lotniczy oraz instruktorzy małego lotnictwa, stale poszukują dobrych planów i rozwiązań konstrukcyjnych, szczególnie w odniesieniu do prac szkolnych. Taki wymarzony model powinien być i tani i ładny, no i oczywiście musi pięknie latać. Nie wszystkie życzenia można zawsze spełnić, ale jeśli uda się choć częściowo zaspokoić życzenia modelarzy, to już jest dobrze. Dlatego też reprodukujemy obok szkic bardzo, naszym zdaniem, udanego modelu fińskiego o sylwetce oszczędnej i rozważnej, ale nie pozbawionej swoistego piękna. Model opracowano na silnik o pojemności skokowej 2,5 cm³, a podstawowy materiał stanowi sklejka i sosna. I te względy zachęcić powinny do wykorzystania planu i naśladowania podanej konstrukcji. Skala liniowa umożliwia wykreślenie planu do wielkości naturalnej.

Zwycięska ekipa polska. Od lewej — J. Kuszilek, A. Trzciński i Jerzy Ostrowski.



Model z I wojny światowej SE-5A Ladislava Davidovica (CSRS).

Z Hradec Kralove przywieźliśmy puchar

W dniach 25—26 maja odbyły się w Hradec Králové, w Czechosłowacji, międzynarodowe zawody makiet latających na uwięzi pod nazwą „I Evropské Kriterium C/L Maket". Impreza ta, zorganizowana przez Aeroklub CSRS i klub modelarski Hradec Králové, ujęta była w oficjalnym kalendarzu sportowym FAI i dostępna dla wszystkich aeroklubów narodowych zrzeszonych w tej organizacji. Uczestnictwo niestety niezbyt dopisało, gdyż na starcie stanęły jedynie reprezentacje Czechosłowacji, NRD i Polski. Prowadzona była wyłącznie klasyfikacja indywidualna i liczbowy udział poszczególnych reprezentacji nie był ograniczony. Startowało 25 zawodników czechosłowackich, 2 polskich i 1 niemiecki.

Reprezentacja nasza składała się z Jerzego Ostrowskiego (Aer. Częstochowski) z modelem Jak-18 i Jana Kuszilka (Aer. Krakowski) z modelem Westland „Whirlwind". Kierownikiem ekipy był Andrzej Trzciński.

Impreza odbyła się na boisku modelarskim miejscowego klubu, leżącym na przedmieściu Hradec Králové i składającym się z dwóch torów asfaltowych.

Organizacja imprezy była bardzo sprawna. W sobotę dn. 25.V. w godzinach przedpołudniowych zespół pięciu sędziów dokonał oceny technicznej modeli, poświęcając ok. 10 minut na ocenę jednego modelu. W tym samym dniu po południu rozegrano pierwszą kolejkę lotów, natomiast druga kolejka odbyła się w niedzielę 26.V. przed południem.

W porównaniu z rozgrywanymi u nas zawodami makiet trzeba odnotować następujące innowacje, naszym zdaniem słuszne i godne wprowadzenia także na krajowych imprezach:

1) Obok wejścia na boisko wyznaczono ogrodzony podłużny placyk, na którym zawodnik przygotowujący się do lotu mógł rozwinąć linki. Z chwilą wywołania na start następowała momentalna wymiana zespołów — wchodzącego na boisko i schodzącego — co oszczędzało wiele czasu.

2) W momencie gdy pomocnik trzymający linki znalazł się na środku kręgu, sędziowie włączali 2-minutowy czas przygotowawczy. Jeśli zawodnik nie rozpoczął rozruchu silnika w tym czasie, po 2 minutach rozpoczynano mierzenie 7-minutowego czasu przewidzianego na wykonanie programu. O ile rozruch rozpoczęto wcześniej, czas 7-minutowy liczył się od chwili pierwszego uderzenia w śmigło. System taki powodował, że zawodnicy nie marudzili na starcie i impreza miała dobre tempo.

3) Wymagano, aby zgłoszone przez zawodnika pokazy w locie były wykonywane ściśle w tej kolejności, w jakiej są wyszczególnione w Kodeksie Sportowym. Początek każdego pokazu musiał być sygnalizowany podniesieniem ręki przez zawodnika. Uniknięto w ten sposób wszelkich nieporozumień odnośnie niezamierzonych czynności i ewolucji modelu.

4) Karty punktacyjne były po każdym locie zbierane od sędziów i odnoszone do punktu obliczeniowego, tak że po kilku minutach ukazywał się wynik na tablicy.

Jeśli chodzi o modele, to nie szukajmy wzorów daleko, lecz budujmy tak, jak nasi czołowi zawodnicy. Pod względem precyzji wykonania, staranności wykończenia i bogactwa mechanizacji polskie modele stanowiły klasę samą dla siebie i stały się głównym ośrodkiem zainteresowania. Bez przerwy znajdowały się one pod ostrzałem obiektywów, a nasi zawodnicy nie ustawali w udzielaniu objaśnień i odpowiadaniu na pytania dotyczące szczegółów konstrukcyjnych.

„Whirlwind" Jana Kuszilka uzyskał najwyższą ze wszystkich ocenę techniczną 1499 pkt., na drugim miejscu znalazł się zawodnik czechosłowacki R. Ferlica z modelem Aero-145 w polskiej wersji sanitarnej (1433 pkt.), a trzecim był Jerzy Ostrowski z Jakiem 18 — 1389 pkt. Werdykt komisji technicznej należy uznać za mocno kontrowersyjny, co jest opinią nie tylko naszą ale i wielu ekspertów czechosłowackich. Na dwóch tegorocznych krajowych imprezach Ostrowski uzyskał wyższą ocenę techniczną od Kuszilka, natomiast model czechosłowacki był mniej precyzyjnie wykonany od obu polskich. Okazuje się, że wielkość i kolorystyka modelu mocno sugeruje komisarzy technicznych. Stosunkowo niewielki i malowany na barwy ochronne „Jak" Ostrowskiego wiele stracił w porównaniu z dwusilnikowymi, dużymi i kolorowymi modelami swych konkurentów, choć realizm i precyzja wykonania „Jaka" naprawdę nie mają sobie równych. Jest to też ważny wniosek, który należy uwzględniać przy doborze typu samolotu do wykonania makiety.

W pierwszej kolejce lotów nasi zawodnicy polecieli nieco poniżej swych możliwości. Druga kolejka lotów, następnego dnia, była już tylko przypieczętowaniem polskiego triumfu. Ostrowski uzyskał drugą lokatę za lot w ramach całych zawodów (581 pkt.), a jego pokazom w locie towarzyszyły huragany oklasków licznie zgromadzonej publiczności. Kuszilek również zademonstrował poprawny i wysoko punktowany lot (432 pkt.), mimo przedwczesnego zgaśnięcia jednego silnika i lądowania na niezaryglowanym podwoziu.

Modele naszych zawodników są dobrze znane miłośnikom makiet latających, toteż poświęcimy parę słów modelom czechosłowackim (jedyny model niemiecki Il-14 stał o klasę niżej od wszystkich pozostałych). Jeżeli chodzi o wykonawstwo, to generalną wadą modeli czechosłowackich było efekciarskie wykończenie „na wysoki połysk", co wprawdzie ładnie wygląda, ale nie oddaje realizmu prawdziwego samolotu. Brakło na ogół tym modelom precyzji w wykonaniu drobnych detali jak nitowanie, połączenia blach, drobny osprzęt, wnętrza kabin itd. W mechanizacji nie obserwowano też specjalnej pomysłowości i precyzji. Modelarze czechosłowaccy są natomiast w ogólnym przekroju lepszymi od naszych pilotami, widać, że więcej trenują, doskonale sobie radzą z obsługą i regulacją silników, a szczególny podziw budzi nadzwyczaj precyzyjne sterowanie obrotami silników.

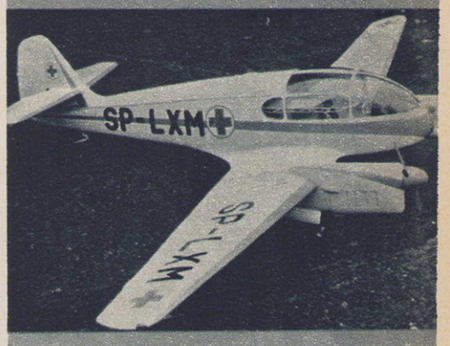
Z modeli na szczególną uwagę zasługuje wspomniany już zdobywca III miejsca SE-5A Davidovica — wykonany bardzo czysto i bogaty w zewnętrzne szczegóły, właściwe samolotom historycznym. Również interesujący ze względu na ilość detali, mechanizację i poprawne loty był Aero-145 R. Ferlicy, który uplasował się na czwartym miejscu. Piąty był również historyczny model czeskiego dolnopłata myśliwskiego okresu międzywojennego LAZ-7 V. Haska, doskonale „kręcący" akrobacje.

Impreza zakończyła się prezentacją zwycięzców i ich modeli na podium oraz rozdaniem nagród. Ostrowskiemu przypadł w udziale piękny kryształowy puchar przechodni, który pozostanie u nas do przyszłego roku, gdyż zawody w Hradec Králové mają się stać doroczną, tradycyjną imprezą najlepszych konstruktorów makiet latających Europy. Na zakończenie wypada podkreślić, że ekipa nasza spotkała się w Czechosłowacji z bardzo gościnnym przyjęciem i byliśmy otaczani ogólną sympatią.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

WYNIKI ZAWODÓW
„I Evropské Kriterium C/L Maket"
(I dziesiątka)

1.	J. Ostrowski	Jak 18	1970 pkt.
2.	J. Kuszilek	„Whirlwind"	1931 pkt.
3.	L. Davidovic	SE-5A	1970 pkt.
4.	R. Ferlica	Aero-145	1769 pkt.
5.	V. Hasek	LAZ-7	1734 pkt.
6.	Z. Rehacek	Zlin 226	1598 pkt.
7.	J. Ocenasek	R-7	1256 pkt.
8.	F. Sys	Spitfire	1185 pkt.
9.	T. Simcek	Avia BH-3	1148 pkt.
10.	K. Norretel	Aircobra	1052 pkt.



Zdobywca IV miejsca — „Aero-45" R. Ferlicy (CSRS).

Model samolotu rolniczego „Snow-S2C" zawodnika Douby (CSRS). Poniżej — model samolotu szwedzkiego MF-1 zawodnika z CSRS.
Foto: Z. S. (6)

Praca napisana na konkurs dziennikarski VII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów

„PAMIĘTAM ICH WSZYSTKICH...”

JERZY ZARĘBSKI

Synku!

Aż dziw — masz już 18 lat, a ja, twój ojciec, nigdy dotychczas nie zdobyłem się, aby porozmawiać z tobą o wielu ważnych dla nas sprawach. To moja wina, tak być nie powinno. Obaj jesteśmy skryci, zamknięci w sobie. Może dlatego. Łatwiej nam pisać — więc piszę. Ale to tak przecież, jakbym z tobą mówił. Poświęć mi zatem trochę czasu, poświęć te chwile przerwy między długimi godzinami wkuwania do matury, i posłuchaj. To będzie opowieść o wydarzeniach sprzed wielu, wielu lat. Opowieść z tych, jakie wielu z was, twych rówieśników, przyjmuje albo z umiarkowanym zaciekawieniem, albo — z lekkim zniecierpliwieniem. Ale wysłuchaj. Bo to i o twych przodkach, o ludziach którzy już dawno nie żyją, i o tych, którzy jeszcze żyją.

„Nie można — pisał Apollinaire — nosić wszędzie za sobą zwłok swego ojca. Pozostawia się je w towarzystwie innych zmarłych. Pamięta się o tym ojcu, wspomina się go z żalem, mówi się o nim z podziwem. Kiedy zaś samemu zostaje się ojcem, nie należy oczekiwać, że jedno z naszych dzieci zechce obarczyć się na całe życie naszymi zwłokami. Ale na próżno próbowaliśmy oderwać stopy od ziemi, która kryje zmarłych.”

Naszych zmarłych, synku.

Lecę szlakiem poległych o wolność naszej Ojczyzny, szlakiem bohaterów 1 Armii Wojska Polskiego. Na szlaku tym ginęły tysiące ludzi. Ginęli tu 24 lata temu, ale oddawali życie i w dawnych czasach, w powstaniach przeciwko caratowi. To szlak męczeństwa i dzielności Polaków. Byli wśród nich twoi dziadowie.

Dziś już jestem w Mińsku Mazowieckim. Wczoraj, po starcie z Zamościa, skierowaliśmy się na północny zachód. Przelatywaliśmy, łamanym kursem, w rejonie na północny wschód od Dęblina. To tu, 29 lipca 1944 roku, 1 Armia, zorganizowawszy obronę wzdłuż wschodniego brzegu Wisły na 25-kilometrowym odcinku — Rycice — Włostowice, otrzymała rozkaz forsowania rzeki. Rozgorzały pięciodniowe, ciężkie walki. Pododdziały 5, 4, 2 i 6 pułków piechoty uchwyciły pięć przyczółków na lewym brzegu. W ciągłym ogniu, w ulewie pocisków, żołnierze ofiarnie trzymali skrawki zajętego terenu. Niemcy, silnie kontratakując, zlikwidowali jednak część przyczółków. Wobec przewagi sił nieprzyjaciela, dowódca 1 Armii nakazał zaniechać forsowania Wisły. Ewakuację z lewego brzegu ukończono w nocy 5 lipca. Armia zaczęła się przemieszczać na pozycje obrony północnej części przyczółka warecko-magnuszewskiego. Były duże straty w zabitych i rannych: ponad tysiąc ludzi. Pomyśl: ponad tysiąc!

Tu właśnie, w walkach pod Dęblinem i Puławami, wojska 1 Armii przeszły chrzest bojowy. Pamiętaj o tym, synu. Nie udało im się sforsować Wisły, związały jednak znacznie siły nieprzyjaciela, ułatwiając sukces sąsiednim armiom radzieckim.

Lecieliśmy dalej, wciąż na północny zachód. Mijały gorączkowe, pełne napięcia kwadranse. Dwadzieścia kilometrów przed Mińskiem, wśród łąk, przycupnęła wieś Kiczki. Powiedziałem pilotowi, aby zakrążył nad tym cichym osiedlem. Zdziwił się, ale posłuchał. Więcej — poprosiłem go, aby mi potem dał stery. Z wysokości 500 metrów rzuciłem maszynę w lot nurkowy. Wyrwałem na pięćdziesięciu metrach, wyrównałem i na pełnym gazie, kołysząc skrzydłami, przeleciałem nad wsią. Salutowałem ją. Chciałem, jak umiałem najlepiej, uczcić pamięć dwudziestu czterech partyzantów Gwardii Ludowej, którzy wraz z pięcioma partyzantami radzieckimi w dniu 13 września 1943 roku zginęli w Kiczkach, w bohaterskiej walce z silnym oddziałem karnej ekspedycji i niemieckiej kompanii, pacyfikującej powiat miński. Twardo się bronili chłopcy z lasu. Przebiło ich się z okrążenia tylko dwóch.

Dwadzieścia pięć lat po walce, stoczonej przez partyzantów w Kiczkach, zagrzmiały w rejonie Dęblina działa 1 Brygady Artylerii Ciężkiej 1 Armii Wojska Polskiego. W pobliskim Bałtowie pod Żyrzynem, którego nazwę mi przypomniała mapa — mój przewodnik nawigacyjny, stało dowództwo Armii. Tu, na tych rozległych polach, stanęły 62 tysiące polskich żołnierzy, 592 działa i moździerze. Tu żołnierze z piastowskimi orzełkami na czapkach przybyli ze wschodu, aby raz jeszcze krwią udokumentować swą wolę odebrania wrogowi polskiej ziemi. Ileż ta ziemia ma w sobie polskiej krwi!

Niemal ćwierć wieku po pierwszych walkach 1 Armii Wojska Polskiego — ja uczestnik VII Rajdu, z sercem przepełnionym dumą i wzruszeniem, salutowałem po lotniczemu tamte pola i lasy, świadków wydarzeń mówiących o heroizmie, poświęceniu i pragnieniu wolności. Oderwałem stopy od ziemi, lecz tylko stopy. Serca nie. Słyszałem, w huku silnika mego samolotu, huk armat 1 Armii i terkot karabinów maszynowych, słyszałem echa zażartej, bezpardonowej walki.

Jutro — Rajd ruszy dalej. Znów na kursie północno-zachodnim. Przelatywać będziemy obok Warszawy.

Znasz, synku, bohaterską epopeję Powstania, Wiesz również, choć może nie wszystko, jak krwawo walczyli żołnierze 1 Armii, chcąc przyjść z pomocą powstańcom.

Tam była jatka, synu. W nocy, z 15 na 16 września, przy wsparciu artylerii i lotnictwa, przeprawiło się na warszawski brzeg 420 ludzi z 1 i 9 pułków piechoty. Następnej nocy przepłynął 3 batalion kapitana Olechnowicza w sile 450 ludzi. Z 17 na 18 września na Żoliborzu wylądowała 4 kompania, a następnie niepełne dwa bataliony z 6 pułku. Na przyczółkach rozgorzały mordercze w swej zaciętości walki, szczególnie na Czerniakowie, gdzie bataliony 9 pułku, we współpracy z powstańcami, zdołały nawet poszerzyć granice przyczółka.

19 września, lekko ranny w twarz, przedostałem się na dach jednego z wysokich domów przy ulicy Kopernika, obok szpitala dziecięcego. Huk działał stał się wprost ogłuszający. Wszystko drżało. Zza murku na dachu wychyliłem głowę i próbowałem coś dojrzeć. Tam, kilkaset metrów na wschód, działo się coś strasznego.

Nad Wisłą roztaczała się gęsta zasłona dymna. Niemcy strzelali huraganowym ogniem. Ujrzałem, ze ściśniętym sercem, jak w tumanach sztucznej mgły płynęły łodzie i pontony.

„Nasi! Nasi płyną!” — krzyczeliśmy.

Ginęli jak muchy, synu. Krwawo pieczętowali swą miłość Ojczyzny. Dziesiątkowani, rozszarpywani ogniem na wprost, płynęli uparcie. Ósmy pułk piechoty 1 Armii forsował dwoma batalionami Wisłę między mostem Poniatowskiego i średnicowym.

A później? Później, kiedy po nocnej walce ponad ośmiuset przeprawionych zdołało się ewakuować 160 ludzi na praski brzeg, milczeliśmy z rozpaczą w duszy. Nasze dowództwo nie zdecydowało się aktywnie współdziałać z nacierającymi jednostkami. Polityczne cele przeważyły. Wiedz jednak, synu: my, zwykli żołnierze Powstania, tragedię desantu 1 Armii na warszawskie przyczółki przeżyliśmy jak swoją, boleśnie, głęboko.

Gdy byłeś jeszcze mały, zaprowadziłem cię kiedyś na stoki Cytadeli. Z wysokiej skarpy pokazałem ci miejsce, gdzie po przepłynięciu Wisły wryli się pazurami w ziemię żołnierze 6 pułku piechoty. Ciężkimi stratami, własnym młodym życiem okupili swą przeprawę. Tam dzisiaj chłopcy i dziewczęta chodzą na plażę. Często nie wiedzą, po jakiej ziemi stąpają.

Sto sześć lat temu, w listopadzie 1862 roku, pluton egzekucyjny carskich żołnierzy rozstrzelał pod murami Cytadeli, paręset metrów od miejsca śmierci tych, którzy walczyli na żoliborskim przyczółku, trzech ludzi. Byli to dwaj oficerowie — Arnhold i Śliwicki oraz podoficer — Andrzej Rostkowski. To twój krewniak, synu, z linii twojej prababci, z domu Rostkowskiej. Wszyscy trzej należeli do tajnej organizacji rosyjskich wojskowych, którą w Królestwie Polskim kierował Andriej Potiebnia. Rozstrzelano ich za udział w spisku antycarskim, za kontakty z Jarosławem Dąbrowskim, tajnym naczelnikiem Warszawy, przywódcą Komitetu Centralnego Narodowego.

Gdy będziesz miał kiedy trochę czasu, kup parę kwiatków i pójdź na Żoliborz, i pod Cytadelę. Złóż je na piasku nadwiślańskiej plaży, a potem pod tym ponurym fortecznym murem.

Już 4 maja. Po trudnej konkurencji i przelocie z Walcza jesteśmy w Kołobrzegu. Siedzę teraz w zacisznym pokoju hotelu „Skanpol” i dalej piszę. Jutro polecimy do Wrocławia. Jestem bardzo zmęczony, ale to, co ci teraz powiem o pewnym człowieku, powinno mieć dla ciebie znaczenie.

Nie znasz go prawie wcale. Jeszcze stosunkowo młody, ale spracowany, zmęczony życiem. Jest kierowcą w Głównym Urzędzie Telekomunikacji Międzymiastowej. Mieszka pod Warszawą. Nazywa się Aleksander Doll.

Czekał długo przed hotelem, aż przyjedziemy. W Kołobrzegu zjawił się przejazdem, służbowo.

„Musiałem się z tobą spotkać — powiedział, gdy uściskaliśmy się serdecznie. — Wiedziałem z gazet, że będziecie zwiedzać Kołobrzeg. Ciągnęło mnie od lat do tego miasta, cóż, nie było jednak nigdy okazji... Dziś się trafiła. Tak się cieszę, że się tu właśnie spotkaliśmy. Ja tu właśnie, w Kołobrzegu, w t e d y byłem.”

Nie poszedłem razem z grupą zwiedzać Kołobrzegu, wyznaję. Poszedłem z nim.

„Byłem najmłodszym żołnierzem w pułku, miałem szesnaście lat. — Szósty pułk artylerii lekkiej, pierwszy dywizjon. Wchodziliśmy w skład 4 dywizji piechoty imienia Jana Kilińskiego. Dowodził nią generał brygady Bolesław Kieniewicz, jego zastępcą był dzisiejszy wiceminister Obrony Narodowej, generał Józef Urbanowicz.”

Szliśmy, od „Skanpolu”, Placem 18 Marca. Po prawej — wyjrzały zwaliste, czerwone mury Kolegiaty. Potem, po lewej — stary ratusz, jak powiększona w dziecięcych snach, misterna budowla z klocków. Już średniowieczna fosa — teraz wchodzimy w ulicę Małgorzaty Fornalskiej. Aleksander wyglądał na bardzo poruszonego. „To szosa do Koszalina, chodźmy prosto. Już niedaleko.”

Nagle stanął. „Patrz, gazownia!”

Wysoki komin, wielkie ponure mury. Wolno, zamyślony, ruszył dalej. Tor kolejowy. Aleksander znów się zatrzymał. „Tam dalej, na lewo była parowozownia”.

Zbliżyliśmy się do murów gazowni. Zapalił „Sporta”, potem — wolnym ruchem zdjął beret, mnąc go w ręku.

„Tu stał krótko sztab pierwszego dywizjonu — zaczął cicho. — Porucznik Zinkiewicz był wtedy jego szefem. Polak ze Związku Radzieckiego. Dowódcą zwiadu artyleryjskiego, który kierował ogniem naszych siedemdziesiątek szóstek i haubic, był kapitan Zenin. Rosjanin. Dobry chłop. Jadłem z nim raz grochówkę z jednej menażki. Wszystkich ich pamiętam, jakby to było dziś.”

Zamilkł. Po chwili znów:

„Ale poczekaj, po kolei. Najpierw, siódmego marca, trzecia i szósta dywizja wspólnie z wojskiem radzieckim rozpoczęły oblężenie miasta. Do dziesiątego marca przełamały zewnętrzny pierścień obrony. Niemców było co najmniej dziesięć tysięcy, do tego okręty marynarki. Zbudowali barykady, obsadzili bronią maszynową budynki, obsadzili stare forty.

Przysłali im na pomoc desant morski ze Świnoujścia. Mnóstwo dział, czołgów, wyrzutni rakiet. Mieli też pociąg pancerny.

Walki trwały bez przerwy dzień i noc. Ciężko szło naszym, nie mogli zdobyć śródmieścia. Mieliśmy meldunki.

Wtedy dopiero my, to znaczy czwarta dywizja, ruszyliśmy do ataku. Poszło już lepiej. Walka jednak nie słabła.

Któregoś z kolei dnia, już nie pamiętam, nasi zdobyli park miejski i zbliżyli się do portu. Czternasty pułk opanował koszary. Inne pułki wdarły się do starego miasta, zdobyły gazownię."

Znów zamilkł. Czekałem cierpliwie.

„Miasto stało w ogniu. Nasze działa, strzelające z ogródków działkowych przy torach, o tam, rozwaliły pociąg pancerny. Potem przyszedł rozkaz: Naprzód!

Ruszyliśmy. Widziałem, jak kapitan Zenin, z pistoletem w dłoni, biegł od parowozowni i krzyczał: Wpieriot! Za parę minut z prawego skrzydła, ktoś krzyknął: Posierenin zabity! To był dowódca baterii w pierwszym dywizjonie, kapitan. Pochowaliśmy go o tam, gdzie ten domek, przy gazowni. Bardzo mnie lubił. Mówił często: Saszka, ty takoj maładoj, smatri w oba".

Aleksander westchnął.

„Pchaliśmy działa naprzód, pod silnym ogniem. Starym zwyczajem, jak to robiliśmy na Wale Pomorskim, w rejonie jezior, siedziałem na lufie armatniej, żeby obciążyć działo z przodu. Wtedy lżej było chłopakom pchać. Wciąż widzę jak podporucznik Antkowiak, z mojego dywizjonu, chorąży Korejba i jeszcze jeden podporucznik, aha — Cieślak, osmoleni, czarni jak diabły, przynaglali nas: Naprzód, chłopcy! Bij drani!

Zeskoczyłem z lufy. Chciałem pomóc w pchaniu. Wtedy zrobiło mi się słabo. Zemdlałem. Po paru minutach oprzytomniałem. Nasze działa strzelały bez chwili wytchnienia. I znowu skok do przodu.

Tak trwało aż do nocy z siedemnastego na osiemnasty marca. Rosjanie otworzyli huraganowy ogień z katiusz. Nasi słaniali się na nogach, ale też rąbali ze wszystkich dział bez przerwy. I wtedy tamci nie wytrzymali. Miasto padło."

Długo mi jeszcze Aleksander mówił o swojej żołnierskiej drodze. Przed Kołobrzegiem — brał udział w krwawych bojach o przełamanie Wału Pomorskiego. Nadarzyce — najsilniej ufortyfikowany rejon głównej pozycji Wału, bagna na północ od jeziora Dobre, Rudki, Kłosowo, Mirosławiec, szosa Wałcz — Mirosławiec, Wierzchowo, Żabno... Tak łatwo się dziś wymienia te nazwy.

„Drugiego marca przełamaliśmy ryglowe pozycje Wału. Poszliśmy na Kołobrzeg, ale o tym już wiesz. Gdy Kołobrzeg padł, maszerowaliśmy nocami do Odry. Przepłynęliśmy ją łodziami, pod silnym ogniem niemieckim, na północ od Kostrzynia. Było to w połowie kwietnia. Nacieraliśmy potem na Kanał Hohenzollernów wspólnie z czterdziestą siódmą armią radziecką. Z Wrietzen uderzyliśmy na Niemców przy wsparciu czołgów i sforsowaliśmy Starą Odrę. Potem — ciężkie walki na bagnach na północnych przedmieściach Berlina, i wreszcie Łaba.

Z okna zacisznego pokoju w hotelu „Skanpol" widzę fragment Kołobrzegu. To tu, dwadzieścia trzy lata temu, żołnierze 1 Armii Wojska Polskiego złamali opór wojsk hitlerowskich i dotarli do morza.
Foto: Z. Ramotowski

Z dziewiątą armią amerykańską spotkaliśmy się koło Klietz, trzeciego maja, po rozbiciu szwabów broniących się nad rzeką.

W czasie akcji mój pułk stracił czterech dowódców."

„Słuchaj Olku — powiedziałem — byłem wczoraj na cmentarzu wojskowym pod Wałczem. Tam leży sześć tysięcy ludzi. Cztery tysiące sześćset — z 1 Armii i tysiąc czterystu z 47 Armii radzieckiej. Składałem wieniec, od nas rajdowców. Potem zwiedziliśmy kompleksy bunkrów, obok stacji kolejowej. Stamtąd pojechaliśmy do wioski Szwecja..."

Spojrzał na mnie zdumionym, półprzytomnym wzrokiem. „Szwecja? To chyba tam, gdzie stał sztab naszej czwartej dywizji".

„Tak, masz dobrą pamięć. Wasz sztab dotarł do Szwecji grubo przed dowództwem 1 Armii. Mówił mi podpułkownik Butyński, który nas oprowadzał, że było tam bardzo gorąco. Sztabowi zagroziła duża grupa Niemców, w sile pułku, wycofujących się z Piły. Ale próba okrążenia spaliła na panewce. Nasi zdążyli przyjść z pomocą."

„To może stoi w Szwecji ewangelicki kościółek, taki z czerwonej cegły?"

„Tak, stoi. Na rozstaju dróg jest też taka wysoka, biała kapliczka. A szkoła podstawowa, tuż przy kościele, nosi imię Czwartej Dywizji Piechoty. Twojej dywizji."

Słuchał jak urzeczony. Cóż działo się w jego sercu, synku, jak myślisz?

„Byłem też w Zdbicach. Tam jest izba pamiątek..."

„Poczekaj — przerwał mi. — Przecież w Zdbicach, nad jeziorem, jeden z naszych pułków bił się z Niemcami".

„Zgadza się. To były pododdziały jedenastego pułku i cały pułk szesnasty. Zdbice zostały wzięte po krwawej walce. Wtedy nawiązano styczność z główną pozycją obrony Niemców. Jest tam tablica pamiątkowa, na wielkim kamieniu."

„Mów, mów, co jeszcze widziałeś?" Wyglądał, jakby był w gorączce.

„W ulewnym deszczu, lasami, poszliśmy do miejsca gdzie piątego lutego w czterdziestym piątym twoja dywizja włamała się w główną pozycję Wału".

„To jedenasty pułk. On był pierwszy, wiem. Myśmy przeszli po nim. Tam są zdradliwe bagna."

„Widziałem, Olku. Pułkownik Butyński mówił, że leży w nich jeszcze wielu waszych".

Usiedliśmy w rowie przy drodze. Aleksander już nic nie mówił. Palił tylko, jednego papierosa po drugim.

„W Podgajach widziałem miejsce, gdzie Niemcy żywcem spalili 37 żołnierzy z trzeciego pułku, którzy dostali się w pułapkę. Mordercy skatowali ich, powiązali drutem kolczastym, poleli benzyną i podpalili. Tam też złożyliśmy kwiaty..."

★

To dużo, synu, jak na szesnastoletniego chłopaka. Nie spoczął na laurach po zakończeniu działań wojennych. Jeszcze pomoc osadnikom w pracach rolnych, jeszcze dalsza, długa służba w samodzielnym plutonie samochodowym przy sztabie dywizji, gdzie woził zastępcę dowódcy dywizji na najbardziej niebezpieczne wypady przeciwko bandom grasującym w rejonie Ostrzeszowa i Kępna. Ich dywizja operacyjna dała początek Korpusowi Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Ma Krzyż Walecznych, ma polskie i radzieckie medale. Jest skromny, mało o tym wszystkim mówi. Dla mnie zrobił wyjątek. Jest przecież — moim ciotecznym bratem.

Wiesz, wieczorem poszliśmy na plażę. W miejscu, gdzie odbywały się zaślubiny, wrzuciliśmy do morza dwa zwykłe, metalowe pierścionki, kupione w kołobrzeskim sklepie z pamiątkami. „Stań tu — mówił Aleksander — gdzie stał starszy sierżant Niewidziajło. On rzucał obrączkę. Tylko wtedy to było rankiem... Stąd rzucaj, o, na ten żelazny pręt, gdzie zatknęliśmy wtedy sztandar".

Może to śmieszne, ale byłem głęboko wzruszony. Plusk, potem drugi. I szum morza, podbiegającego do naszych stóp. I coś w sercu takiego, że nigdy ci tego nie będę w stanie wytłumaczyć.

Musiałem to zrobić. Może sam kiedyś zrozumiesz.

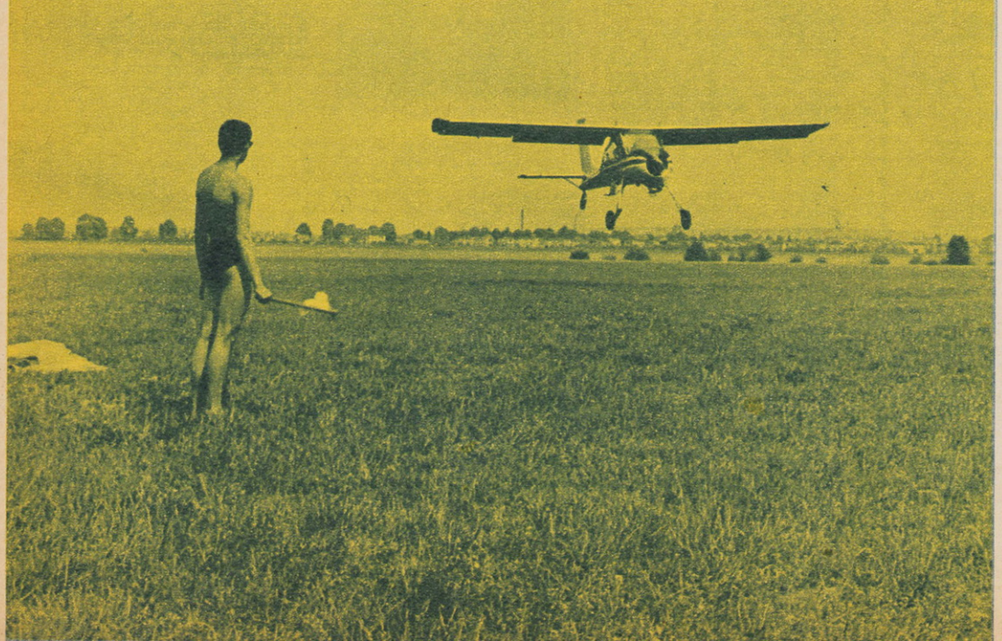
Kończę już, syneczku. Jutro ciężka konkurencja: przez Leszno do Wrocławia. Całuję Cię i ściskam, wraz z Aleksandrem. To był długi list, ale czy można krótko napisać o żołnierskim trudzie, o śmierci tysięcy ludzi, o wierności, przyjaźni i poświęceniu, które nie ma nic wspólnego z „bohaterszczyzną", o grochówce jedzonej z jednej menażki przez kapitana Zenina i młodziutkiego Aleksandra?

Ja nie umiałem.

Twój ojciec

Kołobrzeg, 4.V.68 r.

Nasza „Wilga" na moment przed lądowaniem na lotnisku etapowym. Ona niosła naszą załogę na 1 300 kilometrowej trasie VII Rajdu po Polsce.
Foto: K. Blauth



Zwycięzca IV Zawodów Szybowcowych o Puchar Warmii i Mazur, Henryk Borostowski, ściągnięciem flagi z masztu zamyka zawody.
Foto: W. Czerniawski

OLSZTYN

W dniach 17—26 maja 1968 roku na lotnisku w Olsztynie odbyły się IV Zawody Szybowcowe o Puchar Warmii i Mazur. Zawody tegoroczne odbywały się przy bardzo niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

W dniach 24 i 25 maja pogoda radykalnie się poprawiła i pojawiły się upragnione cumulusy. Rozegrano dwie konkurencje: I — przelot po trasie trójkąta 100 km Olsztyn — Lidzbark Warm. — Wipsowo — Olsztyn. Do konkurencji wystartowało dziesięciu zawodników, ukończyło ośmiu; jednemu do mety zabrakło 9 km. Wygrał Henryk Borostowski na „Musze Standard", drugi był Włodzimierz Przybyła na „Bocianie", a trzeci — Seweryn Delekta na „Musze Standard".

II konkurencją był przelot docelowo-powrotny 150 km na trasie Olsztyn — Kętrzyn — Olsztyn. Konkurencję ukończyło również ośmiu zawodników. Zwyciężył Seweryn Delekta, przed Kazimierzem Kaniewskim na „Bocianie" i Włodzimierzem Przybyłą.

III konkurencją była próba uzyskania diamentu za docel-powrót 300 km (z odholowaniem) Olsztyn — Toruń — Olsztyn. Z braku odpowiednich warunków konkurencja zakończyła się niepowodzeniem.

Ostatecznie IV Zawody Szybowcowe o Puchar Warmii i Mazur wygrał **Henryk Borostowski** — zwycięzca zawodów ubiegłorocznych. Drugie miejsce zajął **Seweryn Delekta**, trzecie — **Włodzimierz Przybyła**. Dalsze miejsca zajęli: 4 — **Kazimierz Kaniewski**, 5 — **Jerzy Śnitko**, 6 — **Jan Misiukiewicz**, 7 — **Edmund Kwiatkowski**, 8 — **Milan Rzepkowski**, 9 — **Józef Konert**.

Ogółem na szybowcach wylatano 121 godzin przy zużyciu 15 godzin resursu samolotowego. Przeleciano po trasach zamkniętych 2 437 km oraz zdobyto 24 978 punktów do memoriału R. Bitnera.

Wiktor Czerniawski

WROCŁAW

Na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego ustanowiono 3 czerwca br. spadochronowy rekord Polski kobiet. W skoku z 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu **Krystyna Ligocka** poprawiła rekord wynoszący 2,53 m od środka koła na 6,5 cm. Do rekordu międzynarodowego zabrakło wrocławskiej spadochroniarce zaledwie 2 cm.

POZNAŃ

Ostatnią niedzielę maja rozpoczęła się pierwsza z szeregu imprez przygotowanych przez pilotów Aeroklubu Poznańskiego na bieżący sezon. Są to Zespołowe Zawody o Puchar Generalski (ufundowany przez gen. bryg. pil. Franciszka Kamińskiego — wiceprezesa Aeroklubu Poznańskiego). Uczestniczą w nich zespoły: pracujących członków aeroklubu, Politechniki Poznańskiej, która to uczelnia jest najliczniej reprezentowana wśród pilotów studiujących, połączony zespół studentów Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu i Wyższej Szkoły Ekonomicznej oraz kadra etatowa aeroklubu, z jego wiceprezesem Mieczysławem Czempińskim na czele. Pierwsza konkurencja zawodów rozegrana została w bardzo słabych warunkach termicznych i ukończyli ją trzej piloci: Stefan Makne (grupa pracujących pilotów) i Gromosław Czempiński (WSE) na „Zefirach" oraz Andrzej Czubryj (UAM) na „Musze Standard".

W dniach od 29 czerwca do 7 lipca rozegrane zostaną indywidualne mistrzostwa Wielkopolski o puchar Zarządu Wojewódzkiego ZMS. Nawiązana przed kilkoma laty współpraca Aeroklubu Poznańskiego z Zarządem Wojewódzkim ZMS zacieśnia się i rozwija coraz pomyślniej, co znajduje wyraz we wspólnej organizacji kolejnej, tradycyjnej już imprezy: Wyczynowego Obozu Szybowcowego dla pilotów zrzeszonych w kole ZMS przy aeroklubie. W chwili obecnej daje się już wyraźnie zauważyć duży wpływ uczestnictwa w obozie na wyniki osiągane przez poszczególnych pilotów. Właśnie w czasie trwania obozu zdobywa się większość punktów do memoriału im. Ryszarda Bitnera, wylatuje się najwięcej godzin i kilometrów. Ponadto najlepsze wyniki uzyskiwane są także na obozie, gdzie zarówno organizacja dnia lotnego, jak i ściąganie szybowców z terenów przygodnych, przebiega sprawniej niż zazwyczaj.

W bieżącym roku na obozie zostaną zorganizowane zawody o tytuł najlepszego pilota Aeroklubu Poznańskiego, przy czym na wynik będzie miała wpływ nie tylko suma punktów i osiągnięte prędkości czy odległości, lecz także aktywność w pracy społecznej, taktyka i poprawność pilotażu z zachowaniem przepisów.

Z okazji 22 Lipca rozegrany zostanie nad jeziorem Rusałka — po raz pierwszy w kraju — wielobój szybowcowy, w którym oprócz konkurencji lotniczych znajdą się także konkurencje obronne, jak strzelanie, rzut granatem i bieg przełajowy.

W dniach 3—4 sierpnia br. odbędzie się Wyścig Puissienowski o Krawat Prezesa Aeroklubu Poznańskiego. (System Puissie'go jest stosowany u nas od niedawna i polega na równoczesnym odejściu wszystkich zawodników na trasę przelotu — piloci wyhojowani wcześniej czekają w powietrzu na chwilę tzw. startu lotnego).

Po zakończeniu sezonu lotnego pilotowi, który zbierze największą ilość punktów w memoriale im. Ryszarda Bitnera, wręczony zostanie puduże zasługi położyło koło Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Poznańskim.

Program imprez lotniczych jest bardzo bogaty, w czym duże zasługi położyło koło ZMS. Należy dodać, że w okresie zimowym i wiosennym istniejące przy aeroklubie Ognisko Towarzystwa Krzewienia Kultury Fizycznej zadbało o kondycyjne przygotowanie pilotów do sezonu lotnego, organizując ligę siatkówki i koszykówki, kurs samoobrony, zajęcia kulturystyczne i pływackie, które trwają do chwili obecnej i będą kontynuowane zarówno w zimie, jak i w sezonie. Od pierwszych dni lotnych daje się zauważyć, że nie pozostało to bez wyraźnego wpływu na formę poznańskich szybowników.

Andrzej Szymysł

ELBLĄG

AEROKLUB Elbląski dla uczczenia V Zjazdu Partii oraz 25-lecia Ludowego Wojska Polskiego zobowiązał się w czynie społecznym wyremontować i odnowić przejęte ostatnio przez aeroklub pomieszczenie. Wartość podjętego czynu wynosi około 200 000 zł. Według sporządzonego kosztorysu koszty prac wraz z materiałami wynoszą 378 000 zł. Podjęty czyn zrealizowano już w 80 proc.

Ponadto w trakcie realizacji urządzany jest gabinet metodyczny. Dla wyposażenia gabinetu wykonano dwa stoły plastyczne rejonu lotniska, schematy i plansze poglądowe oraz przekroje przyrządów pokładowych. Urządzono spadochroniarnię, warsztaty techniczne, pomieszczenia biurowe i wyszkoleniowe. Nadmieniamy też, że sekcja spadochronowa rozpoczęła swoją działalność w roku bieżącym.

Wszystko to powstaje dzięki dużemu zaangażowaniu i wkładowi pracy pracowników etatowych i członków aeroklubu. Najaktywniejsi piloci i działacze to: **Lech Czarniecki, Zygmunt Chyła, Baltazar Żołajtys, Irena Winogradzka, Marian Bochdziewicz, Józef Michalak, Ryszard Paczkowski, Ryszard Sulich, Mirosław Szczuko, Eugeniusz Hul, Walerian Skrobotuń** i wielu innych. Swoim bezinteresownym zapałem i pracą zachęcają oni i dają przykład innym.

Teresa Wolan

ZIELONA GÓRA

AEROKLUB Ziemi Lubuskiej, Liga Obrony Kraju, Zarząd Wojewódzki Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej i redakcja „Gazety Zielonogórskiej" zorganizowały kolejny konkurs z okazji 25 rocznicy Ludowego Wojska Polskiego i 50 rocznicy Armii Radzieckiej pt. „Od Lenino do Berlina".

Celem konkursu było przypomnienie historycznych walk i podkreślenie braterstwa broni obu armii, a także uczczenia pamięci tych, którzy polegli podczas wyzwalania naszych ziem.

Zadania konkursowe ukazały się w pięciu odcinkach „Gazety Zielonogórskiej". Rozstrzygnięcie konkursu nastąpiło w **dniu 2 czerwca br. A oto nagrody rozlosowane wśród uczestników, którzy nadesłali prawidłowe odpowiedzi.**

Wiatrówka strzelecka — Roman Mizerny (Brzozowiec, pow. Gorzów Wlkp.) **Książeczka PKO z wkładem 500 zł. — Grażyna Czyż (Zagań). Loty pasażerskie samolotem PZL-101 — Alina Czech** (Żary), **Waldemar Adamczyk** (Zielona Góra), **Janusz Jabłoński** (Nowa Sól). **Książki: „Bractwo potrójnej mewy" — Kazimierz Marciszewski** (Kielcze, pow. Świebodzin), **Rajmund Świtalski** (Gubin), **Zbigniew Daracz** (Gorzów Wlkp.), **Józef Walczak** (Sadzarzewice, pow. Lubsko) i **Alfred Lisiak** (Sulęcin).

Eugeniusz Fedoruk

RZESZÓW

30 maja 1968 r. zakończony został, organizowany przez Aeroklub Rzeszowski przy udziale ZW TPPR i Kuratorium Okręgu Szkolnego w Rzeszowie, konkurs rysunkowy młodzieży szkół podstawowych. Konkurs organizowany był dla uczczenia 50 rocznicy powstania Armii Radzieckiej i obejmował swą tematyką rozwój lotnictwa radzieckiego na przestrzeni 50 lat. Do konkursu zaproszono młodzież szkół podstawowych z terenu województwa rzeszowskiego.

Ogółem na konkurs wpłynęło 1 038 prac, z tego z grupy młodszej, obejmującej klasy od III do V wpłynęło 369 prac, natomiast z grupy starszej obejmującej klasy od VI do VIII — 669 prac.

Specjalnie wyłoniona komisja, w skład której weszli przedstawiciele Zarządu Okręgu Związku Polskich Artystów Plastyków i Aeroklubu Rzeszowskiego, wyselekcjonowała 100 najlepszych prac na wystawę wojewódzką, która zostanie zorganizowana w Rzeszowie, w pierwszych dniach września br. Z tej liczby do nagród i wyróżnień przedstawiono po 10 prac z każdej grupy.

W grupie starszej 1 miejsce przyznano **Halinie Tyrakowskiej** ze Szkoły Podstawowej nr 9 w Rzeszowie. Następne miejsca zajęli: 2 — **Maciej Hull** ze Szkoły nr 4 w Dębicy i **Stefan Tymaczkowski** ze Szkoły nr 9 w Rzeszowie; 3 — **Zofia Podgórska** (Szkoła nr 6 w Jarosławiu), **Barbara Górska** (Szkoła nr 3 w Tarnobrzegu) i **Tadeusz Ochwat** (Szkoła w Ropience, pow. Ustrzyki Dolne). Ponadto wyróżniono: **Grzegorza Jarosiewicza** (Szkoła nr 1 w Pruchniku, pow. Jarosław), **Grażynę Dykas** (Szkoła nr 4 w Dębicy), **Grażynę Piterak** (Szkoła Podstawowa w Jedliczu) i **T. Wronę** (Szkoła Podstawowa w Baranowie Sandomierskim).

W grupie młodszej: 1 miejsce — **Janusz Baczmański** (Szkoła Podstawowa w Birczy); 2 — **Elżbieta Sielska** (Szkoła w Fredropolu, pow. Przemyśl) i **Ewa Puterla** (Szkoła nr 2 w Łańcucie); 3 — **Zyta Zięba** (Szkoła nr 2 w Sędziszowie Młp.), **Renata Jakubowska** (Szkoła nr 2 w Sędziszowie Młp.) i **Renata Widuch** (Szkoła w Baranowie Sandomierskim). Wyróżnienia: **Adam Staszewski** (Szkoła w Żyznowie, pow. Strzyżów), **Ewa Lenik** (Szkoła w Rogach), **Andrzej Nicała** (Szkoła w Jasionce, pow. Krosno) i **Stanisław Trojnar** (Szkoła w Gorliczynie, pow. Przeworsk).

Tadeusz Odor

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JERZY BOREJSZA

Urodzony 25.IX.1889 roku w Petersburgu (Leningrad). W 1908 r. ukończył korpus kadetów, w 1910 r. — szkołę oficerską, w 1912 r. — Oficerskie Teoretyczne Kursy Awiacji przy Politechnice Petersburskiej i w 1913 r. — szkołę pilotów w Sewastopolu, po czym został mianowany dowódcą eskadry lotniczej na Dalekim Wschodzie. W 1914 r. zostaje przeniesiony do Moskwy na stanowisko pilota kontrolującego w fabryce samolotów „Duks". Z wybuchem I wojny światowej zostaje skierowany z eskadrą na front niemiecki, gdzie działa jako pilot do specjalnych zleceń od października 1914 r. do grudnia 1916 r., kiedy to został zestrzelony i ranny trafił do niewoli niemieckiej.

Po zwolnieniu z niewoli, w listopadzie 1918 r. przyjeżdża do Warszawy i niezwłocznie wstępuje do służby w lotnictwie wojskowym. Przydzielony zostaje do 7 kościuszkowskiej eskadry myśliwskiej (samoloty „Balilla"). Mianowany jest wkrótce dowódcą eskadry.

W czerwcu 1919 r. obejmuje dowództwo ówczesnej IV grupy lotniczej, na którym to stanowisku pozostaje do marca 1920 r. Z kolei zostaje powołany do Polskiej Misji Wojskowej w Paryżu jako szef wydziału lotniczego, załatwiając zakupy sprzętu lotniczego za granicą, m. in. samolotów angielskich „Bristol-Fighter".

Przy ogólnej weryfikacji oficerów w 1920 r. otrzymuje stopień majora.

Po powrocie do kraju we wrześniu 1921 roku zostaje mianowany zastępcą dowódcy 2 pułku lotniczego, następnie zastępcą 1 pułku lotniczego i wreszcie, w 1923 r. — dowódcą 2 pułku lotniczego w Krakowie.

W 1923 r. zostaje powołany na stanowisko zastępcy szefa Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, generała brygady pilota Włodzimierza Zagórskiego i wraz z nim staje zdecydowanie po stronie rządu w wypadkach majowych. Uwięziony w wyniku swej decyzji i postawy podczas zamachu stanu, a następnie pozbawiony stanowiska i odsunięty od lotnictwa, pozostaje w dyspozycji ministra Ministerstwa Spraw Wojskowych aż do 1927 r., kiedy to uzyskuje przydział do Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotniczych w Bydgoszczy, na stanowisko komendanta Centrum.

Jednakże już w lutym 1930 r. dosięga go ponownie ręka sanacji i w pełni sił, w wieku 41 lat, zostaje przeniesiony w stan spoczynku, z kategorią zdrowia D.

Na tym skończyła się praca płka pilota Jerzego Borejszy dla lotnictwa. Danym mu było jeszcze tylko wziąć udział w bitwie z Niemcami we wrześniu 1939, w zgrupowaniu kawalerii armii „Poznań", do którego przyłączył się konno, w mundurze pułkownika lotnictwa, zdążając do Warszawy w związku z powołaniem go do służby czynnej w chwili mobilizacji.

Po rozbiciu przez Niemców naszej kawalerii pod Iłowem w dniu 17 września 1939 r., dostał się do niewoli. Po powrocie do kraju, w czerwcu 1945 r., zgłosił się do dowódcy lotnictwa w Pruszkowie i otrzymał nominację na dublującego Komendanta Oficerskiej Szkoły Techników Lotnictwa w Boernerowie.

W grudniu 1945 r. wskutek znacznej utraty zdrowia w wyniku służby w lotnictwie wojskowym, odniesionych ran i dwukrotnej niewoli niemieckiej, odszedł ponownie z lotnictwa, tym razem na dobrze zasłużony odpoczynek.

Pułkownik Borejsza posiada Krzyż Virtuti Militari V kl. Jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa przy APRL od pierwszych lat jego powojennej działalności.

S. P.

KONKURS NA ODZNAKĘ PILOTA SAMOLOTOWEGO

AEROKLUB Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ogłasza konkurs otwarty na odznakę samolotowego pilota sportowego. W konkursie może wziąć udział każdy, kto prześle projekt odznaki (lub kilka projektów) w terminie do dnia 1 września br. pod adresem Działu Szkolenia Aeroklubu PRL, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55, z zaznaczeniem na kopercie „Konkurs". Projekt należy oznaczyć godłem, natomiast nazwisko i adres autora należy podać w zaklejonej kopercie, oznaczonej tym samym godłem znajdującym się przy projekcie.

Rozstrzygnięcie konkursu przez Komisję Samolotową nastąpi w okresie jesiennym, a wyniki zostaną ogłoszone w „Skrzydlatej Polsce".

Zwycięzca konkursu otrzyma nagrodę w wysokości 1 500 zł, zdobywca drugiego miejsca – 1 000 zł, a trzeciego – 500 zł. Wykupienie projektu odznaki od zwycięzcy konkursu nastąpi zgodnie z cennikiem Polskiego Związku Artystów Plastyków.

Założenia odznaki samolotowego pilota sportowego:

1. Odznaka powinna uwzględniać zaawansowanie wyszkoleniowe pilota, a więc podział odznak na brązową, srebrną i złotą lub na odpowiednie klasy sportowe 3, 2 i 1.

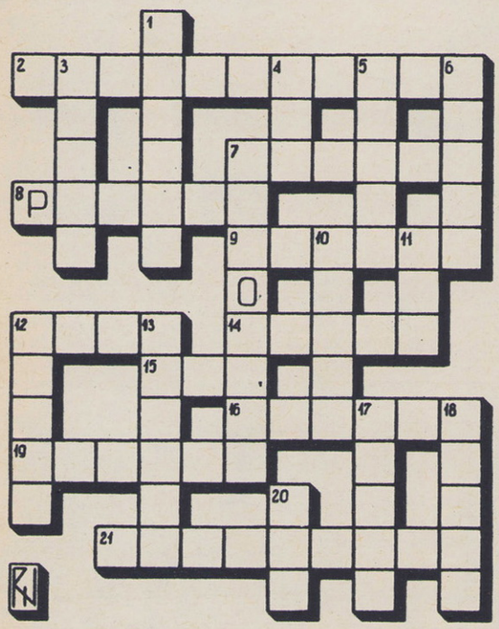
2. Odznaka powinna uwzględniać możliwość zaproponowania jej na forum FAI jako odznaki międzynarodowej.

3. Projekt należy wykonać w skali 1:1 i powiększony 5:1 w proponowanych barwach na białym brystolu.

4. Prawa autorskie nagrodzonych projektów przechodzą na własność Aeroklubu PRL, natomiast projekty nienagrodzone zostaną zwrócone autorom nadesłanych prac.

K R Z Y Ż Ó W K A

POZIOMO: 2 — wzleciał balonem z podwójnej warstwy papieru, wypełnionym ogrzanym powietrzem; 7 — szwedzki myśliwiec przechwytujący SAAB J-35; 8 — włoski lotnik, generał, w roku 1927 wykonał lot dookoła Oceanu Atlantyckiego; 9 — pozwala mile spędzić czas w noc sylwestrową; 12 — opuszczenie szybowca lub samolotu wraz ze spadochronem; 14 — inaczej zakręt; 15 — roślina, z łodyg której otrzymuje się doskonałe włókno; 16 — autor cyklicznego działu „Skrzydlatej Polski" pt. „Echa"; 19 — osłona piasty śmigłowca; 21 — przyrząd pokładowy, który wskazuje wznoszenie lub opadanie.



PIONOWO: 1 — zegarek do mierzenia czasu na zawodach; 3 — Międzynarodowa Organizacja Naukowo - Techniczna Szybownictwa; 4 — waluta Włoch; 5 — polski samolot odrzutowy; 6 — okrążenie, lot po kręgu; 7 — urządzenie do doprowadzania surowców do maszyn wytwórczych w ściśle określonej ilości; 10 — towarzyszą jej wyładowania atmosferyczne; 11 — obszar, w którym ciśnienie atmosferyczne jest wyższe; 12 — treningowy szybowiec jednomiejscowy SZD-15; 13 — odciąża aerodynamicznie ster wysokości (nazwa polska); 17 — czechosłowacki samolot akrobacyjny; 18 — amerykański myśliwiec naddźwiękowy F-86; 20 — polski samolot turystyczny PZL-102.

Oracował: **Ryszard Wiech**

Wśród Czytelników, którzy do dnia 7 lipca 1968 roku nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy przesyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach** z dopiskiem „Krzyżówka".

DZIEWCZĘTA I ZAWÓD PILOTA

„Bardzo proszę o poinformowanie mnie, czy istnieje w kraju uczelnia, oprócz szkół typu Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu, do której o przyjęcie mogą ubiegać się dziewczęta po ukończeniu szkoły podstawowej i czy mogą one tam zdobyć zawód pilota (nie szybowcowego). Jeśli tak, to gdzie i jakie są szczegółowe warunki przyjęć?" — pisze Barbara R. z Działoszyc.

„W jednym z numerów „Skrzydlatej" przeczytałam, że do wojskowych szkół lotniczych nie przyjmuje się dziewcząt. A mamy przecież kobiety, które są pilotami wojskowymi, więc w jaki sposób one zdobyły ten zawód?" — pyta Halina z Radomia.

To prawda, że do wojskowych szkół lotniczych nie przyjmuje się kobiet. Również w lotnictwie cywilnym, choć nie ma formalnych zastrzeżeń, w praktyce niemal niemożliwe jest zdobycie zawodu np. pilota samolotów komunikacyjnych. Najłatwiej jeszcze kobiecie uzyskać kwalifikacje pilota samolotowego aeroklubowego (sportowego) i po zdobyciu ewentualnie uprawnień instruktorskich rozpocząć w tym charakterze pracę w aeroklubie. W praktyce jednak dziewczęta szkoli się tylko na szybowcach. Dopiero po kilku latach co bardziej wytrwałe i zdolne szybowniczki mają szansę wyszkolenia się na samolotach sportowych w aeroklubie.

Prawdą jest też, że w lotnictwie wojskowym jest jeszcze kilka kobiet zasiadających samodzielnie za sterami. Latają one jednak co najwyżej na samolotach tłokowych lub śmigłowcach. Są to jednak ostatnie z grupy kobiet wyszkolonych przed kilkunastu laty w Oficerskiej Szkole Lotniczej, kiedy to nie było jeszcze obecnego zakazu szkolenia kobiet w lotniczych szkołach wojskowych. Warto dodać, że zakaz ten spowodowany jest wprowadzaniem do lotnictwa wojskowego coraz szybszych samolotów odrzutowych, wymagających niezwykłej kondycji fizycznej od pilota. Zakaz ten ma więc na celu głównie ochronę zdrowia kandydatek na pilotów samolotów wojskowych (a więc odrzutowych).

Warto też przypomnieć, że nawet od kandydatki na szkolenie szybowcowe wymaga się świadectwa dojrzałości lub uczęszczania do co najmniej 10 klasy liceum lub technikum. Przed dziewczętami stoi też otworem sport spadochronowy. Szkoleniem kandydatek na spadochroniarki i szybowniczki zajmują się, jak wiadomo, wszystkie aeroklubu regionalne.

AKCESORIA LOTNICZE

Mirosław Ostrowski — Wrocław, Ludwik Gust — Aleksandrów Łódzki, Grzegorz Komza — Wrocław. Redakcja nasza nie wysyła planów, ani żadnych innych akcesoriów lotniczych. Źródłem planów lotniczych mogą być czasopisma i książki lotnicze. Sprzedażą i wysyłką planów, gotowych elementów, silniczków modelarskich i innych materiałów lotniczych zajmuje się **Centralna Składnica Harcerska — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86.** Dla zamiejscowych CSH prowadzi sprzedaż wysyłkową za zaliczeniem pocztowym.

Jeśli chodzi natomiast o książkę „Konstrukcje Lotnicze Polski Ludowej", w której zamieszczone są również plany tych konstrukcji, to nabyć ją można jak i inne książki o tematyce lotniczej w: **Głównej Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14; Powszechnej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa I, ul. Nowolipie 47 i Księgarni Wysyłkowej „Oświata" — Warszawa, pl. Dąbrowskiego 8.**

Informujemy też, iż przyrządów pokładowych, tak szybowcowych, jak samolotowych, nie ma w sprzedaży indywidualnej, prywatnej.

SZKOŁY WOJSKOWE

Czesław Sowiński — Płonica, pow. Ząbkowice Śl., Antoni Sobucki — Skała Ojcowa, pow. Olkusz. Szczegółowych informacji o nauce i warunkach przyjęć do wszystkich szkół wojskowych, w tym i lotniczych, udzielają wszystkie Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y) i dowódcy jednostek wojskowych. Pisaliśmy też o tym wielokrotnie na łamach naszego tygodnika.

WOJSKOWY PRZEGLĄD LOTNICZY

Na życzenie Andrzeja Trepczyńskiego z Łodzi podajemy warunki prenumeraty „Wojskowego Przeglądu Lotniczego".

Cena prenumeraty: kwartalnie — 21 zł, półrocznie — 42 zł, rocznie — 84 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego.

Prenumeratę na zagranicę, która jest droższa o 40%, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane nabywać można w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17. Dla zamiejscowych — drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

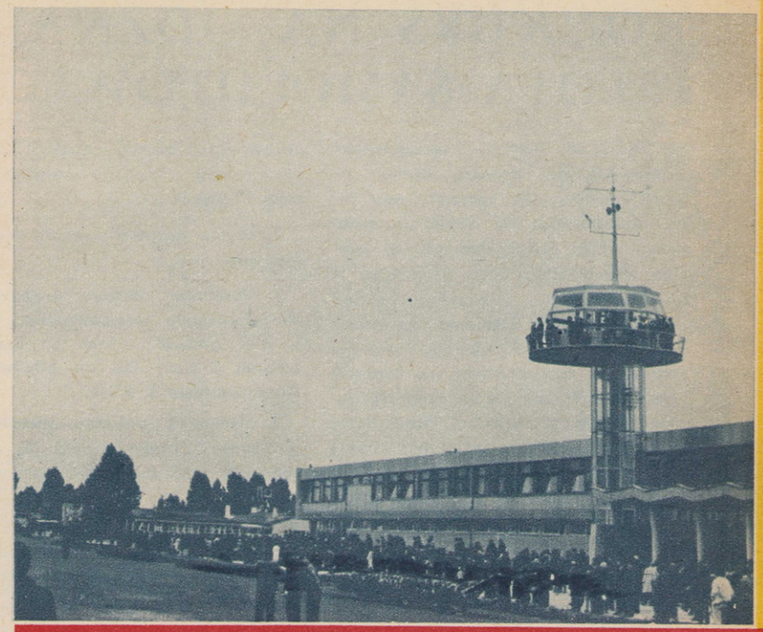
PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5107 N-83

SZYBOWCEM PO LESZNIE

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA · POLSKA 1968 ·

Przez dwa tygodnie trwania XI Szybowcowych Mistrzostw Świata i Kongresu OSTIV Centrum Szybowcowe w Lesznie cieszyło się ogromnym zainteresowaniem. Było licznie odwiedzane przez mieszkańców miasta i powiatu leszczyńskiego, a także przez wycieczki szkolne z Wielkopolski i Dolnego Śląska. Szczególnie w niedzielę i święto ludno było na lotnisku w Strzyżewicach (zdjęcie z prawej). Wszystkim naszym i gościom zagranicznym bardzo się nowe obiekty Centrum podobały, urzekały pięknem, ciekawą architekturą i dobrze zagospodarowanym terenem.



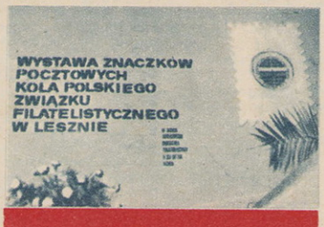
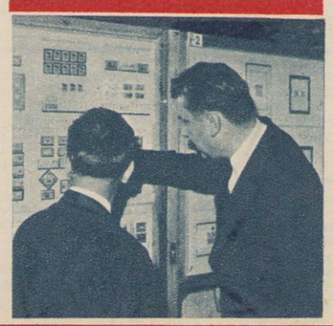
DZIEWCZĘTA Z LESZNA

Gościom z zagranicy barlzo się podobały dziewczęta z Leszna. Nie mogli się ich nachwalić, że takie dorodne, modnie ubrane i świetnie tańczą. Szczególną uwagę zwrócily na siebie leszneńskie harcerki, które z gracją występowały w dniach uroczystego otwarcia i zamknięcia mistrzostw, niosąc na czele ekip tablice z nazwami poszczególnych krajów. Kilka z nich przedstawiamy powyżej i obok naszym Czytelnikom dla udokumentowania, że nie są to tylko czcze przechwałki.

W PAŁACU W PAWŁOWICACH

Gospodarze miasta Leszna i powiatu leszczyńskiego spotkali się z uczestnikami i gośćmi XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w pałacu w Pawłowicach. W pięknej Sali Kolumnowej gości witano — zgodnie z polską tradycją — chlebem i solą, a pierwszą kromkę z bochna chleba spożył przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI A. Gehriger (na zdjęciu powyżej). W czasie przyjęcia gościom przygrywała kapela ludowa z okolic Leszna (zdjęcie poniżej).

Leszneńskie Koło Polskiego Związku Filatelistów zorganizowało w ramach mistrzostw szybowcowych oraz jubileuszu 75-lecia ruchu filatelistycznego w Polsce i 15-lecia działalności Koła PZF w Lesznie interesującą i bogatą wystawę filatelistyczną, która czynna była w jednej z sal Zespołu Szkół Zawodowych CZSP w Lesznie.



Zdjęcia: Stanisław JAŚKO (8)
Bernard KOSZEWSKI (3)